BULLETIN

DE LA

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE D'ANVERS

Fondée le 1r Octobre 1876

TOME VI. -- 1r FASCICULE

910.6
S 6782 b

ANVERS
IMPRIMERIE VEUVE DE BACKER, RUE ZI
1881

BULLETIN

UNIV OF FLORIDA LIBS
DOCUMENTS
DEPARTMENT
U.S. DEPOSITORY

Digitized by the Internet Archive
in 2017 with funding from
University of Florida, George A. Smathers Libraries

https://archive.org/details/bulletindelasoci61anve

BULLETIN

DE LA

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE D'ANVERS

Fondée le 1r Octobre 1876

TOME VI

ANVERS

IMPRIMERIE VEUVE DE BACKER, RUE ZIRK, 35

1881

La société n'assume pas la responsabilité des opinions émises par les auteurs des travaux insérés dans ses publications.

Aucun mémoire ne peut être imprimé sans nom d'auteur.

(Art. 31 des STATUTS.)

BULLETIN

DE LA

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE D'ANVERS

SÉANCE EXTRAORDINAIRE DU 27 AVRJL 1881.

RETOUR DE M. LE CAPITAINE CAMBIER

A ANVERS.

Aussitôt qu'elle eut été informée du prochain retour de M. le capitaine Cambier en Europe, la société de géographie d'Anvers, qui le compte parmi ses *membres correspondants*, décida de fêter sa rentrée dans sa patrie ; elle ne pouvait manquer de rendre hommage à la manière distinguée avec laquelle il avait accompli sa mission en Afrique et satisfait dans la mesure du possible à la promesse patriotique qu'il faisait à la société, au moment de son départ : — » Belges avant tout, » écrivait M. Cambier le 12 octobre 1877, » nous considérons comme un devoir de chercher à contri- » buer, autant qu'il sera en notre pouvoir, au développement » du commerce, de l'industrie et de la prospérité de notre » chère patrie. »

Il fut résolu, par le comité des membres effectifs, que dès son retour, M. le capitaine Cambier serait reçu en

séance solennelle dans la grande salle du foyer du théâtre ; qu'on y inviterait les autorités de la ville ainsi que les officiers de la garnison, frères d'armes de l'explorateur ; qu'à l'issue de la réception un banquet par souscription lui serait offert par les membres de la société. — Informé de l'arrivée de M. Cambier à Paris, le président se hâta de lui transmettre l'invitation de la société : — » Je vous remercie » vivement, mon colonel, » lui répondit M. Cambier le 12 avril 1881, « de la nouvelle preuve d'intérêt que » vous me faites parvenir en votre nom et au nom de la » société de géographie d'Anvers. Je serai très honoré de » me rendre à votre invitation si flatteuse, dès mon retour » en Belgique. »

Le samedi 23 avril, M. Cambier arrivait à Bruxelles, par le train de Paris, à 2 heures.

Quoiqu'aucune convocation officielle n'eût été faite, un grand nombre d'amis du vaillant explorateur et de personnes s'intéressant à l'œuvre à laquelle il s'est dévoué, l'attendaient à la gare et lui firent une ovation d'autant plus touchante qu'elle était toute spontanée.

Nous avons remarqué dans ce nombreux public de plus de 2000 personnes, beaucoup d'officiers, des personnes venues d'Ath, pour serrer plus tôt la main de leur hardi concitoyen, des membres de l'association africaine, des sociétés de géographie, de l'institut cartographique, etc.

M. Cambier est descendu du train accompagné de plusieurs officiers qui étaient allés l'attendre à Mons ; il fut accueilli par des applaudissements et les cris de : « Vive Cambier ! » poussés par l'assistance. Toutes les mains se sont tendues vers lui ; ses anciens compagnons d'armes eussent voulu l'embrasser tous à la fois ; on se pressait et même se bousculait un peu pour voir de plus près ce compatriote dévoué dont, depuis quatre ans, on a suivi avec tant d'intérêt et de sympathie les rudes travaux.

Visiblement ému, et de cette manifestation et de la vue de

tant de visages amis auxquels il a dû songer bien des fois dans les solitudes africaines, le voyageur répondit avec effusion à ces démonstrations.

Conduit dans une salle d'attente, des félicitations, des compliments de bienvenue lui furent adressés en termes simples, sortis du cœur.

M. le colonel Strauch, au nom du Roi et de l'association africaine, lui témoigna tout le bonheur que fait éprouver son heureux retour et le félicita sur l'énergie, le dévouement qu'il a mis au service du but scientifique et humanitaire poursuivi par l'œuvre africaine. — « Sa Majesté, » lui dit-il en substance, » m'a chargé de venir vous recevoir ici, de vous féliciter et de » vous dire avec quel intérêt elle a suivi les efforts surhu- » mains que vous avez faits pour mener à bonne fin la » mission délicate qu'elle avait confiée à votre énergie. » Avec la modestie qui le caractérise, M. Cambier se dit autant étonné qu'ému des marques de reconnaissance et de sympathie dont il était l'objet, se croyant déjà bien payé de ce qu'il a pu faire, par la croix de l'ordre de Léopold dont S. M. la honoré.

M. le lieutenant Deppe, aide de camp du ministre de la guerre, le félicita au nom du chef de ce département et M. le colonel d'état-major Adan, au nom de l'institut cartographique auprès duquel M. le capitaine Cambier est détaché en sa qualité d'adjoint-d'état-major.

Puis vint le tour des sociétés de géographie: — « C'est » au nom de la société d'Anvers et de son président, » lui dit le capitaine d'état-major Ghesquière, « que je viens, mon » cher camarade, vous souhaiter la bienvenue, vous exprimer » combien nous sommes heureux de vous voir revenir sain » et sauf sur le sol natal après de longs et périlleux voyages » accomplis avec un courage que nous admirons tous, vous » dire enfin le plaisir que nous aurons à vous recevoir dans » quelques jours. » — M. le lieutenant-général Liagre, au nom de la société de géographie de Bruxelles, le remercie

en termes éloquents : — « Vous êtes, » lui dit-il en terminant, » » l'honneur du pays et de l'armée. »

Les rudes fatigues endurées par le voyageur, les soucis du chef d'expédition si souvent abandonné à lui-même au milieu des plus grands dangers, n'ont guère laissé de trace sur le calme et énergique visage de notre vaillant officier. Il nous revient à peu près tel qu'il est parti, et nous sommes heureux de constater que ce n'est point au détriment de sa santé que le hardi voyageur a conquis la reconnaissance du pays et de tous ceux qui s'intéressent aux progrès de la science, à l'œuvre civilisatrice et humanitaire poursuivie en Afrique.

Par un hasard heureux, le 8e régiment d'infanterie, auquel appartient M. le capitaine Cambier est en garnison à Anvers; cette circonstance ne pouvait que contribuer au succès de la fête projetée par la société de géographie.

En effet le 8e régiment, informé par M. le secrétaire général de l'association internationale africaine du moment de l'arrivée de l'intrépide voyageur, avait envoyé, le jour même, une députation à Bruxelles pour l'inviter à une fête de corps que ses camarades désiraient lui offrir. — Une entente s'établit entre le commandant du régiment et le président de la société de géographie, pour laisser tout d'abord à la réception son caractère exclusivement militaire. Afin de ménager les forces du capitaine Cambier — encore visiblement fatigué d'un long voyage et souffrant de l'âpreté de notre climat septentrional, — il fut convenu que la réception militaire serait aussi courte que possible, pour lui laisser quelques heures de repos avant la réception par la société de géographie.

Bien que cette fête militaire soit étrangère à nos études, nous hésitons d'autant moins à la joindre à notre récit,

d'après le témoignage d'un témoin oculaire, qu'elle montre à quel point les services de M. Cambier sont appréciés chez ses compatriotes de toutes les classes de la société.

Quelques détails biographiques sur le capitaine Cambier ne seront pas sans intérêt pour nos lecteurs:

Ernest-François CAMBIER est né à Ath, le 21 juin 1844. Il s'engagea comme soldat au 12e régiment de ligne le 20 octobre 1859 et fut nommé sergent le 6 décembre 1861. Peu de temps après, le 3 mars 1862, il fut admis à l'école militaire. Après de bonnes études, il fut nommé sous-lieutenant le 15 mars 1864 et désigné pour servir au 8e régiment de ligne. Nommé lieutenant le 27 octobre 1868, son application au travail le fit choisir pour coopérer au levé de la carte d'état-major. Avide de s'instruire, il demanda, en 1870, à passer l'examen d'entrée à l'école de guerre qui venait d'être créée, et fut admis dans la première promotion de cette école le 26 décembre 1870. Le 3 août 1874 il reçut le brevet d'adjoint d'état-major et fit successivement un stage dans la cavalerie et dans l'artillerie. — Attaché ensuite au dépôt de la guerre pour les travaux géodésiques, il appartenait encore à cet établissement lorsqu'à l'appel du Roi il se décida à tenter la fortune en Afrique.

Embarqué à Ostende le 15 novembre 1877, M. Cambier fut nommé, successivement, pendant son séjour en Afrique, capitaine le 14 août 1879 et chevalier de l'ordre de Léopold le 20 novembre 1879. A son retour en Belgique, il n'avait donc pas encore eu l'occasion de revêtir les insignes du grade et des honneurs qu'il avait si noblement gagnés.

Le capitaine Cambier compte par conséquent 22 années de service, bien remplies par des travaux sérieux alternant avec des études persévérantes et consciencieuses.

LA FÊTE MILITAIRE.

Le train de Bruxelles, de 2 1/4 heures, amena le 27 avril le capitaine Cambier à Anvers. Une foule considérable l'attendait à la gare. Au débarcadère se trouvaient un grand nombre d'officiers de toutes les armes; parmi ceux-ci on remarquait une députation du 8e régiment d'infanterie conduite par le major Bocquet. Des acclamations enthousiastes saluèrent le voyageur à sa sortie du train.

Le colonel Bouyet, chef d'état-major de la circonscription militaire, le félicita au nom de son général; puis vint le major Bocquet au nom du 8e régiment de ligne: « Capitaine » Cambier » lui dit-il « soyez le bien revenu. Après les » dangers sans nombre, les fatigues incessantes de votre » longue et glorieuse expédition en Afrique, vous venez vous » reposer au milieu de votre famille du 8e régiment d'in- » fanterie dont vous êtes depuis dix-sept ans un membre » affectionné..... Merci, merci au nom du régiment dont vous » voyez les mandataires réunis autour de vous! Et mainte- » nant, cher camarade, laissez vous conduire vers le régiment » qui vous attend avec une affectueuse impatience pour » célébrer l'heureux retour du chef de la première expédition » belge dans l'Afrique centrale. » Ce ne fut qu'avec peine que Cambier put s'arracher de l'étreinte des mains tendues vers lui, pour se rendre à la caserne des Falcons.

A son arrivée dans la cour de la caserne, il trouva le régiment assemblé sous les armes en grande tenue. Tous les officiers détachés du corps s'étaient fait un devoir et un honneur de rejoindre l'état-major pour fêter le récipiendaire.

Le colonel Poplimont, commandant le 8e régiment, le présenta à la troupe et le fit reconnaître capitaine dans les formes prescrites par le réglement. Le colonel félicita le nouveau capitaine: « Le régiment » lui dit-il, « est fier de vous compter

» parmi les siens. » — Un adjudant sous-officier vint lui offrir un beau bouquet orné d'une écharpe aux couleurs nationales, au nom des sous-officiers et soldats, heureux de s'associer aux manifestations de leurs chefs.

Le capitaine Cambier fut conduit ensuite au *Cercle artistique*, où l'attendait un banquet offert par le corps d'officiers de son régiment. Le cortège traversa la ville et l'on remarqua que les passants, de toutes les classes, se découvraient respectueusement devant ce témoignage touchant de bonne confraternité militaire.

La table avait été dressée dans la grande et belle salle des séances que le *Cercle* avait gracieusement mise à la disposition du régiment.

Les bustes du Roi et de la Reine se détachaient sur un trophée aux couleurs nationales, au centre duquel on remarquait une grande carte de l'Afrique orientale, avec l'itinéraire du voyage du capitaine Cambier, entourée d'un cadre de branches de laurier.

M. Cambier prit place à la table d'honneur à côté du colonel Poplimont.

Pendant le dîner la musique du 8me de ligne fit entendre les meilleurs morceaux de son répertoire, parmi lesquels une belle marche intitulée *Karéma*, dédiée par le chef de musique M. Degrez au capitaine Cambier, fut fort remarquée.

Le menu, véritable petit chef-d'œuvre de dessin et d'ingéniosité militaire, dessiné par M. le lieutenant van de Velde, restera comme un précieux souvenir de cette belle journée. Il se compose de quatre pages. Sur la première, on voit un portrait photographié du héros de la fête, soutenu par une renommée sonnant du clairon, dessinée avec beaucoup de crânerie, entre les drapeaux du 8me de ligne et de l'association africaine. A défaut de portrait récent de M. Cambier, M. le lieutenant Decré avait eu l'heureuse idée de modifier une vieille photographie du *lieutenant* Cambier, de changer les insignes du grade, d'y ajouter une croix

de Léopold et une barbe africaine, de sorte qu'en prenant son menu, le capitaine fut fort surpris d'y voir son portrait fort ressemblant et ne put s'empêcher de s'écrier : « Mais c'est moi cela !... » — La seconde et la troisième page portent le menu du banquet, entouré d'un encadrement largement tracé, figurant l'établissement de Karéma, au bord du Tanganika, sur lequel flotte un petit bateau à vapeur (1), le tout éclairé par un soleil levant. Au premier plan on voit, sur un débarcadère, des colis avec l'adresse: *Cambier, 8me de ligne, Karéma.* — Enfin sur la dernière page se trouve reproduit l'itinéraire du voyage.

L'heure des toasts fut annoncée par une sonnerie des clairons du régiment. M. le colonel Poplimont porta le premier toast au Roi dans les termes suivants :

« Toutes les fois que le 8me régiment de ligne s'assemble, il adresse au Roi l'hommage de son respectueux dévouement. — Aujourd'hui plus particulièrement encore nous devons acclamer le souverain qui a conçu la gigantesque entreprise de trouver dans le continent africain des débouchés immenses pour les produits de notre pays.

» C'est sur l'armée, Messieurs, que le Roi a daigné jeter les yeux pour y puiser les éléments d'abnégation, d'intelligence et de science qu'il devait trouver pour seconder ses vues.

» Bientôt, Messieurs, notre Roi aura accompli cette glorieuse conquête qui doit faire de notre royaume le pays le plus riche et le plus florissant du continent.

» En adressant au Roi l'élan de nos cœurs, unissons nos vœux et nos souhaits à ceux qu'il reçoit aujourd'hui pour le bonheur de cette enfant de Belgique, notre auguste princesse, qui va unir son sort à l'héritier d'un des plus puissants trônes de l'Europe.

(1) Ce petit bateau à vapeur, transporté et remonté par le capitaine Raemaecker, le premier qui fendra les eaux du lac équatorial, a reçu, d'après les ordres du Roi, le nom de : *Le Cambier.*

» Vidons nos verres, Messieurs, au Roi, notre chef suprême, à qui nous avons juré fidélité, respect et amour. Au Roi qui a su faire ajouter à son nom patronymique le titre de Roi sage et prévoyant.

» Unissez-vous à moi, Messieurs, afin que nos hourras soient assez puissants pour porter au pied du trône l'hommage du dévouement que le 8e régiment a voué à son Roi.

» Vive le Roi ! »

Après ce toast salué par des applaudissements enthousiastes, M. le colonel Poplimont reprit la parole en ces termes :

« Réunis pour fêter le retour au foyer du frère qu'une longue absence nous avait enlevé, vous avez voulu lui prouver quels sont les sentiments affectueux qui nous unissent. Aussi est-ce avec une joie bien vive que je prends la parole pour vous proposer de vider nos verres à notre brillant camarade le capitaine Cambier.

» Vous le savez, Messieurs, le capitaine Cambier est l'un de nos aînés; depuis 17 ans il porte le numéro 8 dont nous sommes si fiers. Aussi son retour est pour la famille un jour d'allégresse.

» Désigné pour faire partie de la première expédition d'exploration dans l'Afrique centrale, il en devient bientôt le chef et après mille difficultés qu'un caractère énergique pouvait seul surmonter, il arrivait un des premiers Européens au grand lac de Tanganika, où il fondait sur les bords, à Karéma, la première station, le premier relais, d'où doivent rayonner les explorations de l'avenir.

» Malgré des préoccupations incessantes, il trouva le moyen, pendant la saison pluvieuse qui suivit, d'adresser à l'association un mémoire qui, à lui seul, est un document remarquable.

» Entrant dans les détails les plus précis sur l'habillement des voyageurs, les objets de première nécessité à emporter, le couchage, les tentes, les instruments de physique et de topographie, les étoffes à emporter, seule monnaie courante de ce pays, leur qualité, leur valeur, le mode d'emballage,

le poids des colis, les tribus où l'on doit se procurer des porteurs et les escortes, tout est soigneusement indiqué. — Son noble cœur n'a qu'une préoccupation, aplanir pour les autres les difficultés qu'il a dû surmonter.

» Je n'essaierai pas de suivre notre éminent voyageur dans la route qu'il a su se frayer, il le fera lui-même — il vous dira quel est le pays qu'il vient de parcourir, ses produits, ses richesses, les travaux exécutés; mais ce qu'il ne vous dira pas, Messieurs, c'est la part qui lui revient dans les exploits accomplis ; toujours occupé des autres, jamais de lui, il a su, avec une modestie que seuls les grands caractères possèdent, annoter les moindres incidents de ses compagnons, jamais les siens.

» Dans des lettres charmantes qu'il adressait au secrétaire général de l'association, il raconte les occupations, les exploits de ses camarades avec un enthousiasme qui nous montre le grand cœur de notre vaillant ami.

» Vous avez, mon cher capitaine, bien mérité de tous, et au nom de mon régiment j'ai à vous remercier de l'éclat qui en rejaillit sur nous.

» Buvons, Messieurs, à notre brave, bon et savant ami. Faisons retentir ces voûtes de nos bravos prolongés, que nos hourras, en franchissant les murs de cette enceinte, aillent dire à tous les Belges ce que valent ses enfants, ce dont ils sont capables.

» Vive Cambier ! »

A ce toast salué par une triple salve d'applaudissements, M. Cambier répondit :

« Mon colonel, Messieurs,

» Je suis profondément touché de la réception brillante que vous me faites. Je suis excessivement ému de la

manifestation dont je suis l'objet de la part du 8e de ligne. — Je vous en remercie du plus profond de mon cœur.

» Je regrette de ne pas posséder l'éloquence de notre colonel pour vous exprimer chaleureusement ces remercîments. Si les paroles que j'exprime ne sont pas aussi éloquentes, elles sont sincères et partent du fond du cœur.

» Messieurs, je vide mon verre à vous tous, vous ma vraie famille militaire, appartenant tous au régiment dont j'ai le bonheur de faire partie depuis 17 ans. Buvons, Messieurs, à la santé de notre colonel. »

Après quelques autres toasts, on se sépara à regret..... Il fallait bien laisser quelques instants de repos au vaillant voyageur, car c'était sur un autre terrain, devant toute la population d'Anvers, qu'il allait être appelé à soutenir, avec d'autres armes, l'honneur du régiment !...

LA SÉANCE.

La belle salle du foyer du théâtre royal avait reçu une ornementation spéciale pour la reception du chef de la première mission belge en Afrique. Derrière le bureau établi sur une estrade, s'élevait un trophée formé du drapeau tricolore belge, flanqué du drapeau d'Anvers et du drapeau de l'association internationale africaine ; en avant un buste du Roi en bronze tranchait sur un large écusson aux armes d'Anvers. A droite du bureau on remarquait une grande carte de l'Afrique orientale, œuvre du capitaine d'état-major Ghesquière, destinée à la Bourse ; à gauche la table des journalistes. Une enceinte de fauteuils reservés aux membres protecteurs, honoraires, effectifs et correspondants, ainsi

qu'aux autorités, entourait le bureau. En arrière, un très grand nombre de sièges permettaient de placer plus de mille auditeurs, non compris ceux qui pourraient encore trouver place dans les corridors du théâtre formant loges.

Dès huit heures la salle brillante de lumière était envahie par la foule. Les commissaires, revêtus de cocardes nationales entourées de rubans aux couleurs d'Anvers, avaient le plus grand mal à conserver un passage pour introduire les autorités. Sur les escaliers, dans la rue, de nombreux groupes désappointés d'être arrivés trop tard.....

A 8 ½ heures précises, M. Cambier est introduit aux accents de la brabançonne par le colonel Wauwermans, président de la société de géographie, précédé de deux commissaires, et suivi d'une députation du 8e de ligne formée du colonel, du lieutenant-colonel, d'un major, d'un capitaine, d'un lieutenant et d'un sous-lieutenant. Il est accueilli par les acclamations enthousiastes de la foule qui redoublent lorsqu'un des commissaires l'eut conduit au fauteuil qui lui était réservé au bureau. Un autre commissaire conduit la députation du 8e de ligne aux sièges qui lui sont réservés au premier rang, tandis que le président invite le colonel Poplimont et les membres du bureau à prendre place. A droite du président siègent : M. le capitaine Cambier, M. Grattan, consul d'Angleterre et vice-président, M. Burls, trésorier, M. Hertoghe, bibliothécaire ; à gauche : M. Léopold de Wael, bourgmestre d'Anvers et président honoraire, M. le colonel Poplimont, M. Génard, archiviste d'Anvers et secrétaire général, M. Couturat, secrétaire. Sur la table on remarque un livre de grand format richement relié aux armes d'Anvers.

Dans la salle se trouve tout ce qu'Anvers compte de personnes notables dans l'administration, le commerce, les sciences, les arts, un très grand nombre de militaires, ainsi que beaucoup de dames en élégantes toilettes.

Le président constate que les applaudissements de l'assemblée ont ouvert la séance mieux qu'il ne pourrait le faire.

Il remercie la députation du 8e régiment d'infanterie, « la famille militaire de M. Cambier, » de l'honneur qu'elle fait à la *société de géographie*, en l'accompagnant à la séance. « Je suis trop proche parent de cette famille, ajoute-t-il, pour « n'être pas touché du sentiment de bonne et loyale confra- » ternité d'armes dont vous donnez l'exemple. »

Puis reprenant aussitôt la parole, il prononce le discours suivant, fréquemment accentué par les applaudissements :

« Mesdames et Messieurs !

« Le sujet qui nous rassemble aujourd'hui », disait le Roi à l'illustre assemblée des savants les plus éminents de l'Europe, réunie au palais de Bruxelles, le 12 septembre 1876, « le sujet » qui nous rassemble est de ceux qui méritent au premier chef » d'occuper les amis de l'humanité. Ouvrir à la civilisation la « seule partie du globe où elle n'ait pas encore pénétré, percer » les ténèbres qui enveloppent des populations entières, c'est, » je puis le dire, une croisade digne de ce siècle de progrès. » — Dans la séance du comité belge de l'association internationale africaine, du 6 décembre suivant, S. M. ajoutait : « L'esclavage » qui se maintient sur une partie du continent africain con- » stitue une plaie que tous les amis de la civilisation doivent » désirer voir disparaître. »

« On doit le constater à l'honneur de l'humanité, Messieurs, à mesure que l'esprit humain s'élève, progresse, un sentiment de noble émulation, je dirai un véritable esprit de famille, pousse l'homme éclairé à développer l'instruction des classes déshéritées. Les beaux temps de la Grèce et de Rome fournissent l'exemple de la création des brillantes écoles de philosophie, dont la tradition est encore vivante parmi nous, qui répandaient à flots l'enseignement des sciences et des arts, dans toutes les classes de la société et jusque chez les affranchis et les esclaves. Le sombre moyen-âge, qui succède à l'invasion barbare, contraste avec l'antiquité par sa scolastique étroite

qui ne dépasse pas le mur du cloître; le savoir reste le domaine exclusif du clerc et ne s'étend que par exception à la noblesse dirigeante qui se fait gloire de ne signer qu'avec le pommeau de son épée, sans jamais atteindre à la plèbe soumise.

« J'aime à le croire, l'histoire enrégistrera, comme la caractéristique de notre siècle, l'effort généreux que font toutes les nations civilisées pour développer et répandre libéralement l'instruction sur la plus large échelle.

« Plus prévoyant que l'antiquité, passablement égoïste, le XIXme siècle semble se préparer à combattre l'invasion barbare en combattant la barbarie elle-même. Je suis tenté de supposer que le fait qui marquera le mieux cet état nouveau de la civilisation, est l'accord unanime pour détruire, par les moyens les plus énergiques, l'institution plusieurs fois séculaire de l'esclavage, et relever à l'état d'êtres pensants toute une classe d'hommes privés jusqu'ici de leur libre arbitre et réduits à l'état végétatif de bête de somme ou d'animal domestique.

» De même que les moyens répressifs dont dispose une police vigilante sont impuissants à vaincre les passions qui poussent au crime, si l'on n'y ajoute le sain enseignement de la morale, et si l'on ne s'efforce de satisfaire aux besoins qui les font naître ; de même on peut dire que les actives croisières organisées pour combattre la *traite des nègres*, n'aboutiront à détruire cet horrible commerce de chair humaine qu'en allant l'attaquer à son foyer même, pour faire disparaître l'ensemble des causes qui l'ont produit et développé surtout depuis la découverte de l'Amérique. L'esclavage ne disparaîtra en Afrique que si l'on arrive à intéresser à l'œuvre oppresseurs et opprimés.

» La tache blanche qui, il y a quelques années, couvrait encore la carte d'Afrique, servait, au témoignage de tous les voyageurs modernes, à voiler un trafic honteux pour l'humanité, qui trouvait profit au mystère et à l'obscurité. Cette contrée

si riche, que nous supposions absolument infertile, était parcourue de temps immémorial par des trafiquants arabes qui allaient y recueillir l'ivoire. A défaut d'autres moyens de transport, abusant de leurs armes perfectionnées, ils réduisaient à l'esclavage des tribus entières, pour porter leurs marchandises à la côte. Là, ivoire et porteurs étaient vendus, fournissant ainsi un double bénéfice. Au risque d'en être victimes eux-mêmes, les indigènes de l'intérieur protégeaient ce commerce illicite, parce que seul il leur donnait le moyen de tirer profit des richesses naturelles de leur sol et de se procurer les ornements européens qui flattaient leur vanité : les verroteries et les cotonnades. La vente des porteurs, fructueuse aux négociants de la côte, économisait en même temps les frais de retour, que ne pouvaient compenser les bénéfices d'un commerce d'importation absolument rudimentaire.

» Faire naître chez les indigènes des besoins nouveaux, leur procurer des armes pour combattre leurs oppresseurs, des outils pour cultiver la terre, pour construire des abris à leurs familles, c'est créer ce qu'en termes de commerce on nomme : le *fret de retour*, et combattre la traite dans sa source vive. Le commerçant de la côte, renonçant au commerce chanceux des esclaves, rendu chaque jour plus difficile par la surveillance des flottes, trouvera profit à former des caravanes libres, sans être obligé de recourir aux moyens violents, dangereux et toujours suivis de représailles, et les utilisera à des transports d'aller et de retour dont les frais seront couverts par les bénéfices du négoce d'importation et d'exportation.

» Pour atteindre un résultat aussi considérable, il ne suffisait pas des tentatives isolées et courageuses de géographes curieux, de missionnaires vaillants, tels que les Livingstone, les Cameron, les Stanley, les Schweinfürt, apparaissant tout à coup au milieu des nègres comme des messagers blancs descendus du ciel, les étonnant par l'audace du leur entreprise, et poursuivant leur route à pas

rapides, au milieu de mille dangers. Il fallait organiser une action persistante, prolongée, au moyen d'apôtres de la civilisation, s'établissant hardiment au milieu des sauvages, dans des stations pourvues à la fois des moyens de résister aux dangers du climat et aux retours imprévus de défiance de populations farouches, ombrageuses et naïves, et d'attirer à elle une clientèle en donnant l'exemple du bien-être et de la prévoyance du civilisé. Le caractère hospitalier de ces stations provoque la création de stations nouvelles, en protégeant les voyageurs qui suivent les traces des premiers venus, et multiplie la surveillance de l'Europe sur les traitants d'Afrique. Entre les diverses stations s'établit naturellement un échange de relations qui assure leur protection réciproque, contre les attaques des hommes et les atteintes de la famine, tout en créant les voies de communication dont l'existence précède tout négoce. Déjà l'on peut prévoir qu'un jour les principales de ces stations deviendront des lieux de foires ou de marchés périodiques, où le commerce trouvera de larges profits à réaliser par des moyens dignes de notre temps, sans effusion de sang, et par la seule puissance d'une sage application des principes économiques.

» L'expérience de l'Amérique et de l'Océanie prouve que la conquête violente amène fatalement la destruction des races inférieures devant les races civilisées. En Afrique, où le blanc ne peut vivre en quelque sorte qu'à l'état d'exception, cette dépopulation serait irrémédiable et amènerait l'anéantissement de la conquête elle-même. De petits établissements agricoles, tels que ceux fondés par les Arabes, les missions anglaises, et autrefois les Portugais, sont le seul moyen de conquête dont le résultat puisse être fécond.

» Lorsque le Roi convia toutes les nations de l'Europe à s'associer pour la croisade moderne, on applaudit à son idée comme on applaudit à toute idée généreuse, mais il faut bien le dire, beaucoup de bons esprits chez nous, n'entrevoyant tout au plus qu'un résultat lointain, doutèrent du

succès; malgré l'exemple de grandes fortunes réalisées dans les factoreries de la côte, le commerce avait peine à croire qu'on pût y faire autre chose que des opérations d'aventure.

» En Belgique, disait-on, où les voyageurs et les marins » deviennent de plus en plus rares (par une imprévoyance » qui, nous l'espérons, sera réparée), où trouver des esprits » assez hardis pour aller porter notre drapeau et notre » influence sur ces terres inconnues? Y sacrifier de l'argent, » n'est-ce pas uniquement faire les affaires des étrangers?... » La prétendue sagesse de ces pessimistes fut promptement désabusée.

» Les candidats explorateurs se firent légion à l'appel du Roi, et l'on n'eut bientôt qu'à faire choix, dans cette jeunesse courageuse, avide de gloire et de dangers, des sujets propres à braver les fatigues du climat équatorial. *(Applaudissements.)*

» Au mois d'octobre 1877, trois généreux jeunes gens, MM. le capitaine Crespel, le lieutenant Cambier, le docteur Maes, s'embarquaient pleins d'espérance et fiers de la noble mission qui leur était offerte d'engager le bon combat de la civilisation contre la barbarie. Leur désintéressement égalait leur ardeur....

» Les débuts de la première expédition belge furent cruels : MM. Crespel et Maes tombèrent foudroyés, au seuil même du continent mystérieux. Il y avait de quoi décourager l'esprit le plus résolu....

» Heureusement M. Cambier, sur qui reposait désormais tout l'espoir de la mission, ne fut pas inférieur à la tâche considérable qu'il restait seul chargé d'accomplir. Pendant trois ans, il lutta avec courage contre le climat, contre la maladie. contre l'astuce habile des sauvages, traversa et déjoua des dangers sans nombre et enfin, chose plus difficile encore peut-être, resta absolument fidèle au devoir et alla, au point donné, fonder la première station belge, but assigné à sa mission. *(Applaudissements prolongés : vive Cambier, vive Cambier !)*

» Il a vu autour de lui bien des défaillances, bien des découragements, les victimes se sont ajoutées aux victimes et s'il n'a pas illustré son nom par quelque grande découverte, comme Cameron ou Stanley, il a accompli une œuvre plus méritoire, de l'avis de tous les grands voyageurs, celle de poursuivre imperturbablement sa route, sous un ciel qui énerve les constitutions les plus robustes, pousse aux audaces par les exaltations de la fièvre et entraîne souvent au-delà des limites de la raison. *(Applaudissements.)* Telle a été la modestie du capitaine Cambier qu'il a fallu le témoignage des camarades envoyés pour le relever à son avant-poste, au-delà des confins du monde civilisé, pour connaître toute l'importance de l'œuvre accomplie, grâce à sa persévérance, à sa fermeté et à un travail qui n'a pas connu de repos. Sur un sol absolument nu, acquis par des négociations habiles, s'élève aujourd'hui un solide blockhaus, qui défie les attaques et abritera nos voyageurs, comme il a déjà pu offrir un asile hospitalier à de nombreux explorateurs aux abois. Tout autour, des magasins, des ateliers protégés par une solide palissade, et une culture pour assurer la subsistance de la garnison. *(Bravo, bravo.)*

» Enfin, Messieurs, le sage gouvernement administratif du capitaine Cambier a réussi à attirer à lui une troupe de travailleurs nègres, acceptant avec reconnaissance la protection du gouverneur belge de notre petit poste africain; leurs mœurs s'adoucissent et ils deviennent les défenseurs de l'établissement contre les pillards de la contrée. *(Hourras enthousiastes.)*

« Mon cher camarade,

» Il est donné aujourd'hui à votre ancien professeur de vous retrouver sur le terrain de la science et de vous saluer au nom de la société de géographie d'Anvers ! J'aime à croire que là-bas, au loin, au centre du continent noir, vous avez

entendu quelquefois l'écho affaibli de nos voix vous criant: *Courage !...* Aujourd'hui, c'est avec un bonheur réel que nous vous disons : *Bon retour !...* et que nous vous remercions du courage que vous avez consacré à l'honneur de notre cher pays.

» Persévérez dans ce noble esprit du devoir, trop rare de notre temps, car il est la véritable noblesse du soldat, celle qu'il acquiert par lui-même, et que nulle autre ne peut égaler..... *(Applaudissements.)*

» La société de géographie, désireuse de consacrer le souvenir de la première expédition africaine et des travaux de son chef, a décidé de lui accorder l'honneur qui n'est réservé que par exception à des nationaux, d'inscrire son nom parmi ses *membres honoraires*. J'en offre le diplôme au fondateur de la future *Léopold-ville* d'Afrique, à Karéma, sur les bords du Tanganika ! ! »

En ce moment, M. le président remet à M. Cambier le diplôme de membre honoraire de la société, rarement accordé à des Belges et seulement pour des services éminents rendus à la science et au progrès de la géographie. — La musique militaire, placée dans le couloir des loges de premier rang, exécute l'air de Gretry : *Où peut-on être mieux!* Une longue ovation est faite au capitaine Cambier.

M. le capitaine Cambier, très ému, se lève pour remercier l'assemblée et retrace à grands traits l'histoire de son voyage, promettant de revenir à Anvers en faire le récit détaillé lorsqu'il aura eu le temps de se recueillir. C'est la première fois qu'il parle devant une aussi imposante réunion ; néanmoins sa voix faible, — et même enrouée par suite d'un rhume contracté à son retour en Europe, — est nette et ferme. Son discours est sobre; il se borne à raconter avec une extrême modestie les faits; en l'écoutant on se douterait peu qu'on a devant soi le chef d'une expédition aventureuse, qui l'a menée à bonne fin. Il évite de parler de ses dangers

personnels et trouve des paroles émues pour rappeler le souvenir de ses compagnons, tombés victimes au champ d'honneur. Il veut visiblement s'effacer derrière les ordres qu'il a reçus et qu'il s'est borné à exécuter. A défaut de talent oratoire, il atteint dans cette improvisation rapide à de puissants effets et tient l'assemblée attentive à sa parole ; on sent que c'est un homme d'honneur qui parle et qu'il veut rester absolument véridique.

A la demande du président, un officier indique sur la carte les diverses étapes du voyage, à mesure que M. Cambier en retrace l'histoire.

Nous n'essaierons pas de reproduire ce discours dont il serait difficile de retrouver les termes, et qui ne pourrait que perdre à la traduction. Mais nous en donnerons le résumé succinct qui forme en quelque sorte le canevas de l'histoire de la première expédition.

— » La première expédition belge débarqua à Zanzibar le 12 décembre 1877; tous les membres de la mission étaient en bonne santé. Une première exploration fut aussitôt décidée pour s'assurer de la possibilité d'effectuer les transports au moyen de chariots à bœufs, jusqu'à Mpwapwa. M. Crespel, atteint de dyssenterie depuis quelques jours, dut renoncer à en faire partie, et M. le docteur Maes resta également à Zanzibar pour le soigner. L'expédition d'essai se trouva ainsi dirigée par M. Cambier assisté de M. Marno. La veille du départ, M. Maes tomba frappé d'une insolation et mourut en quelques heures.

Le lendemain 16 janvier 1878, MM. Cambier et Marno se mirent en route. Ils débarquèrent à Saadani et poussèrent jusqu'à Kiora, où le 17 février ils rencontrèrent M. Broyon.

L'expérience était concluante et indiquait la nécessité de renoncer au projet de transport par chariots. Les voyageurs regagnèrent la côte le 4 mars, où ils apprirent la mort de M. Crespel survenue le 24 janvier.

M. Marno ayant résolu de quitter le service de l'association,

M. Cambier resta seul chargé de l'expédition. Il organisa une caravane de porteurs en attendant l'arrivée de deux nouveaux compagnons qui devaient le rejoindre: M. le lieutenant Wautier et le docteur Dutrieux. Aussitôt leur débarquement la caravane se mit en route le 27 juin. Arrivé à Mvomero le 23 juillet, 325 porteurs désertent emportant quelques ballots de marchandises. Afin de sauver les bagages, M. Cambier se décide à chercher à enrôler des porteurs sur place afin de les transporter à Mpwapwa où la mission de la *Church missionary society* avait une station. M. Wautier resta à la garde des bagages, tandis que MM. Cambier et Dutrieux poursuivaient leur route jusqu'à Mpwapwa où ils arrivèrent le 8 août. Un transport en navette fut organisé au moyen de quelques porteurs, et tandis qu'on demandait une nouvelle caravane à la côte, M. Cambier continuait sa route avec une caravane légère dans l'espoir de trouver des porteurs à l'intérieur.

Le 5 septembre M. Cambier quittant l'Ougogo pour entrer dans le Mgonda Mkali; le 18 il avait fait cette traversée difficile et arrivait à Ouyoui, première ville appartenant à Mirambo. Le 30 septembre il était à Thierra-Magazy, la capitale du sultan noir, qui lui fit bon accueil et lui promit des porteurs.

Mirambo différa l'exécution de sa promesse sous divers prétextes et retint M. Cambier chez lui. Informé qu'un blanc avait été assassiné près du lac Tchaïa, l'inquiétude prit à M. Cambier que ce ne fût un de ses compagnons ; des courriers furent envoyés dans diverses directions et il apprit que la victime était le missionnaire anglais Penrose. Peu après il reçut une lettre de M. Wautier lui annonçant son arrivée avec le gros de la caravane. Il résolut aussitôt de se porter au-devant de lui, mais une attaque de dyssenterie l'obligea à rentrer à Thierra-Magazy. Sans être hostile aux Européens, il reconnut que le but de Mirambo était surtout de conserver leurs bagages. Il résolut aussitôt de se soustraire à son pouvoir.

Il se porta au-devant de ses compagnons, enlevant heureusement toutes ses marchandises, sauf quelques ballots. — En route il apprit la mort de M. Wautier, à la suite d'une violente atteinte de dyssenterie, à Hekoungou, le 19 décembre. Le 6 janvier il rejoignait la caravane conduite par le dr Dutrieux, à Ouyoui.

La caravane de M. Dutrieux avait été rejointe par une caravane de la *Church missionary society* conduite par M. Broyon. Ayant appris que les pillards qui avaient assassiné M. Penrose étaient encore en campagne, les voyageurs résolurent de concert de se soustraire à leurs attaques en se retirant dans la colonie arabe de Tabora.

La saison des pluies avait commencé et rendait les routes impraticables. MM. Cambier et Dutrieux durent s'arrêter à Kouihara à une lieue de Tabora, prêts à se porter en avant le plus tôt possible, pour aller fonder une station. M. Cambier fut retenu par le mauvais temps dans l'Ounyanïembé pendant quatre mois, et le 15 mai il se mit en route pour se rendre, suivant l'ordre du comité, au bord du Tanganika. M. Dutrieux avait pris la résolution de rentrer en Europe; M. Cambier restait de nouveau seul, chargé de la responsabilité de l'expédition.

Sa marche fut contrariée par divers incidents provoqués par l'indiscipline des porteurs, et il n'atteignit Simba que le 17 juillet. Laissant à Simba une partie de ses bagages, il arriva aux bords du Tanganika le 11 août, à Karéma, lieu qui lui avait été désigné par l'association pour y fonder la station. Il obtint du chef indigène la cession d'un territoire étendu et retourna à Simba pour y chercher ses bagages. Le 15 septembre il s'établissait définitivement à Karéma. Dès le 17 il commençait la construction de l'établissement sur un promontoire élevé de 5 à 6 mètres au-dessus du niveau du lac.

Une seconde expédition, composée de MM. le capitaine Popelin et le dr van den Heuvel, arriva à Zanzibar le 31 mai, avec ordre de rejoindre aussitôt que possible M. Cambier. Elle atteignit Mpwapwa le 15 août, où elle rencontra M. Carter

chargé de conduire à Karéma un convoi de quatre éléphants d'Asie pour essayer leur acclimatation en Afrique. Obligées de séjourner à Mpwapwa, pour raison de santé, les caravanes de MM. Popelin et Carter reprirent leur marche en avant et arrivèrent à Tabora le 20 octobre. M. van den Heuvel resta à Tabora à la garde d'un dépôt d'approvisionnement, tandis que MM. Popelin et Carter continuaient leur route et rejoignaient M. Cambier à Karéma, le 9 décembre, à l'ouverture de la saison des pluies.

L'expérience des éléphants resta douteuse ; un des éléphants mourut en route par suite, assure-t-on, d'une maladie déjà contractée en Asie ; un autre de fatigue ; le troisième mourut près d'arriver à Karéma sans cause bien connue. Enfin le quatrième est mort probablement du chagrin de son isolement, après la mort de ses congénères.

Il fut décidé que M. Cambier conserverait le commandement de la station de Karéma, tandis que M. Popelin se porterait en avant, au-delà du lac, dès les bons jours.

Le 4 janvier 1880, une troisième expédition, composée de MM. Burdo et Roger, débarqua à Zanzibar. Peu de jours après elle se joignait à une caravane dirigée par M. Cadenhead, qui avait mission d'aider M. Carter dans son expérience des éléphants. Cette caravane arriva à Mpwapwa le 18 février, et à Kouihara le 7 avril. M. Roger, atteint d'ophtalmie, resta confié aux soins du docteur van den Heuvel et MM. Burdo et Cadenhead se mirent en route pour Karéma. Arrivés à Kissindé, la désertion se mit dans les porteurs et M. Cadenhead se rendit en hâte à Karéma pour y demander du secours, tandis que M. Burdo restait à la garde des bagages. M. Cadenhead arriva à Karéma le 29 mai. M. Popelin se porta aussitôt au secours de M. Burdo, qu'il rejoignit le 10 juin.

MM. Carter et Cadenhead quittèrent Karéma pour aller à la côte chercher des éléphants chasseurs dans le but de former un haras pour le dressage des éléphants d'Afrique. A leur arrivée à Mpinbwe, le 22 juin, ils trouvèrent le village menacé par les

pillards de Mirambo, qui chaque année font deux expéditions de razzia dans la contrée, pillant à l'occasion amis et ennemis.

Le sultan de Mpinbwe obligea la caravane des blancs à entrer dans le village, espérant en imposer aux pillards par les armes des Européens. Les guerriers de Mirambo, après avoir pris et pillé le village, s'attaquèrent à la caravane européenne malgré ses signaux de neutralité, supposant peut-être que son abstention du combat avait la crainte pour cause. MM. Carter et Cadenhead, abandonnés par leur escorte, furent tués.

A la nouvelle de ce massacre, MM. Popelin et Burdo jugèrent prudent de se replier sur Tabora, où ils étaient le 10 juillet.

Le 15 juillet une quatrième expédition, composée du capitaine Raemaecker, du lieutenant de Leu et du lieutenant Becker, quitta la côte. Elle arriva le 12 août à Condoa (Mboumi) dans la station fondée par le comité français sous la direction du capitaine Bloyet. Retenue quelque temps par la fièvre, cette quatrième expédition fut rejointe par la caravane allemande sous la direction du baron von Schœler et se mit en route avec elle. Arrêtés à Mdabourou par une guerre survenue entre le chef de ce nom et un chef arabe, ils furent obligés de prendre parti contre Mdabourou qui leur barrait le passage. M. Popelin, averti par un courrier du danger qu'ils couraient, se porta à leur secours, et le 16 octobre ils revenaient tous sains et saufs à Tabora. M. Burdo, malade, avait repris le chemin de l'Europe.

Le choix de Kakoma, bourgade située à huit kilomètres au sud de Kissindé, fut fait par le baron von Schoeler pour l'établissement de la station du comité allemand. M. de Leu, malade, resta à Tabora, pour y recevoir les soins du docteur van den Heuvel, tandis que MM. Popelin, Raemaecker, Becker et Roger, accompagnés de la caravane allemande, reprirent le 1r novembre la route de Karéma. Laissant les Allemands à Kissindé, ils arrivèrent à Karéma à la fin de novembre.

M. Cambier remit aussitôt le commandement de la station au capitaine Raemaecker et suivant l'autorisation qui lui en

avait été donnée par le comité, reprit la route de l'Europe. Son voyage de retour fut assez rapide, en passant par la station allemande de Kissindé, la station belge de Tabora, la station anglaise de Mpwapwa, sans qu'il eût l'occasion de visiter la station française de Condoa.

En route il faillit être surpris dans le pillage d'un village et ne fut sauvé que par hasard, à cause d'un retard dans sa marche causé par un accès de fièvre. Il rejoignit la côte le 10 février 1881 et s'embarqua pour l'Europe. »

Une triple salve d'applaudissements accueillit le discours de M. Cambier, dont la tenue modeste charme visiblement l'auditoire.

« Je devrais, » dit le président, « suivant l'usage constant » de la société, remercier M. Cambier de sa remarquable » communication, mais je craindrais d'affaiblir l'effet de ses » paroles, qui, comme ses actes, en disent plus que ce que » j'y pourrais ajouter. Je me bornerai à constater qu'il est » impossible de raconter de plus grandes choses avec une plus » charmante modestie.

» Je donne la parole à M. le bourgmestre d'Anvers, notre » président honoraire. »

— « Lorsqu'un étranger illustre, » dit M. Léopold de Wael, « vient en notre ville, nous sommes fiers de lui présenter le » *Livre d'or* de la cité et de le prier d'y inscrire son nom, » pour conserver le souvenir de la présence dans nos murs » des hommes dont la visite est un honneur pour la popu- » lation et mérite d'intéresser la postérité ! Aujourd'hui je » suis heureux de remplir ce devoir vis-à-vis d'un compa- » triote. Je prie M. le capitaine Cambier de bien vouloir » signer le livre des souvenirs. »

Des applaudissements unanimes saluent la chaude improvisation du bourgmestre et après la signature dans le Livre d'or, de l'acte qui constate la visite de M. Cambier à Anvers,

le public se retire visiblement impressionné de cette belle séance.

Des remercîments doivent être adressés aux commissaires qui ont bien voulu se charger de la mission ingrate d'établir l'ordre dans une foule aussi nombreuse et pour l'aménité avec laquelle ils ont rempli leur fonction difficile ; MM. Gust, van Havre, sénateur, Burls, capitaine Ghesquière, Peltzer, Bernard, lieutenant Mersch, lieutenant Hollevoet, lieutenant van de Velde, sous-lieutenant Langhans.

LE BANQUET.

Une table de soixante couverts est dressée dans les salons du restaurant Bertrand.

A 10 heures les souscripteurs et invités sont réunis. Parmi eux on remarque beaucoup de négociants notables d'Anvers, et même plusieurs généraux et hauts fonctionnaires, qui invités au *garden party* donné le même jour par le Roi à Laeken, en l'honneur du mariage de la princesse Stéphanie, avaient été empêchés d'assister à la séance, mais avaient fait diligence pour revenir à Anvers fêter le vaillant chef de la première expédition belge en Afrique.

M. Cambier est introduit par le président et l'on prend place au banquet. A la table d'honneur, à la gauche du colonel Wauwermans, président : M. le capitaine Cambier, M. de Wael, bourgmestre, M. le colonel Poplimont, M. Génard, secrétaire général, M. Ventura de Calejon, consul général d'Espagne, M. Hertoghe, bibliothécaire, M. Couturat, secrétaire, et M. le capitaine d'état-major Thys ; à la droite : M. le lieutenant général Boucher, commandant la circonscription militaire, M. Grattan, consul d'Angleterre et vice-président, M. le

général de Witte, directeur des fortifications, M. G. van Havre, sénateur, M. Cuylits, échevin, M. Burls, trésorier, et M. le capitaine d'état-major Ghesquière.

Pendant le repas la musique du 8e regiment de ligne se fait entendre ; la marche *Karêma* est vivement applaudie.

Vient le moment des toasts.

M. le général Boucher, d'une voix émue, porte la santé de notre excellent Roi, qui non seulement voue sa vie et ses forces au bonheur des Belges, mais encore cherche à rendre sa patrie grande, riche et prospère en développant le commerce et l'industrie. La belle et grande idée de l'affranchissement des esclaves et de la civilisation de l'Afrique fut conçue dans ce but, et il a eu le bonheur d'être activement secondé par des hommes de science et de courage comme M. le capitaine Cambier. Puisse l'heureux retour de M. Cambier, après avoir échappé à de grands dangers qui émurent profondément le cœur paternel du Roi, être un signe de bon augure pour l'heureux évènement qui se prépare en ce moment dans la famille royale.

Le toast de M. le général Boucher est couvert par d'unanimes acclamations.

Le colonel Wauwermans se lève et propose un toast aux voyageurs.

« Messieurs !

» A tout seigneur tout honneur !

» L'usage constant des sociétés de géographie est de faire suivre le toast au souverain, de celui des voyageurs, explorateurs et missionnaires de la science, qui parcourent courageusement les terres et les mers pour s'efforcer d'ouvrir au loin des voies nouvelles à la civilisation. Ce faible hommage leur est bien dû, de la part de géographes de cabinet qui se reposent, dans une agape fraternelle, de travaux sans

péril, mais non pas cependant sans fécondité, ainsi qu'à cette table même le faisait remarquer l'illustre Stanley!

» Je bois à nos vaillants compatriotes qui, en ce moment, sont à la peine et à l'honneur sur la terre d'Afrique, et je personnifie mon toast en buvant à M. le capitaine Cambier.

» Je vous parle d'un soldat, Messieurs! Permettez à un vieux soldat de vous le dire, l'armée se sent heureuse de prouver une fois de plus par l'œuvre de M. Cambier, que, prête à tous les sacrifices à l'heure funeste où l'on fera appel à son courage pour la défense du territoire, elle sait aussi s'associer à tous les efforts tentés pour le progrès, et y apporter un concours d'autant plus méritoire qu'il est absolument désintéressé.

» On l'a dit avec raison ; il est peu de progrès dans les sciences, les arts, l'industrie, le commerce où l'armée ne puisse prétendre à une certaine part... Je ne veux pas remonter au siège de Troie, et vous dire que les cartes qui y furent inventées pour charmer les loisirs d'un long siège, ont été l'origine de l'imprimerie moderne et de cette troisième puissance qu'on nomme la Presse... Me bornant à des temps plus récents, je vous rappellerai que ce fut un soldat lorrain, officier du génie au service du prince Charles de Lorraine, Joseph Cugnot, qui inventa à Bruxelles, pour suppléer aux chevaux dans la traction des voitures d'artillerie, le *fardier à vapeur*, qui donna naissance à la locomotive ; — que ce fut pour établir une communication rapide entre Paris et les armées à la frontière, que le télégraphe de l'abbé Chappe, nommé lieutenant du génie, reçut sa première application ; — que ce fut aux armées, sous la direction du capitaine Coutèle, que les aérostats entrèrent dans le domaine des faits pratiques... Je m'arrête, Messieurs, dans cette énumération, mais je vous rappellerai cependant encore que, de notre temps, c'est à la lutte homérique du canon et de la cuirasse, que l'industrie métallurgique doit ses plus merveilleux progrès.... Canons et cuirasses monstres sombreront, je l'espère comme vous,

comme doivent sombrer tous les excès,... mais le progrès restera.

» Au milieu de cette pléiade d'hommes courageux, aux passions ardentes et débordantes, aux enthousiasmes généreux, qui vouent leur vie à l'exploration de l'Afrique, M. Cambier a su se créer une place, que nul autre peut-être que Livingstone ne peut lui disputer : celle du soldat, fidèle à sa consigne, sachant courageusement et modestement remplir son devoir. Les trois années que M. Cambier vient de passer sur la terre africaine peuvent être signalées comme un exemple de constance et de dévouement, dont le pays, dont l'armée, et je dirai ce soir le commerce anversois, peuvent lui être reconnaissants.

» Puisse son œuvre fructifier et accroître la prospérité commerciale de notre chère patrie.

» Je bois à notre vaillant explorateur, à M. le capitaine Cambier, et suivant l'usage ancien d'ajouter aux noms, celui des victoires remportées par ceux qui les portent, je suis tenté de dire

» *A Cambier de Karéma !* »

Tous les convives viennent serrer la main du vaillant officier.

M. Cambier profondément impressionné, remercie l'assemblée. — « J'ai fait mon devoir, » dit-il, « et ma meilleure récompense » est votre approbation. A vous, Messieurs, de nous aider à » compléter l'œuvre généreuse de notre bien-aimé Roi. »

M. Grattan propose le toast aux autorités présentes au banquet :

» Messieurs,

» En l'absence regrettable de notre estimé premier vice-président M. le dr Delgeur, l'honorable président m'a fait l'honneur

de me charger de porter un toast qui, je suis persuadé, sera chaleureusement acclamé.

» Ce toast s'adresse aux autorités qui ont bien voulu honorer de leur présence notre réunion de ce soir :

A Monsieur le lieutenant-général Boucher, commandant de la circonscription militaire, digne représentant d'une armée qui apporte non-seulement en temps de paix son concours dévoué aux œuvres de bienfaisance, mais à toutes les œuvres scientifiques imposant un travail désintéressé.

» A Monsieur le bourgmestre d'Anvers, que je tiens à remercier tout spécialement de s'être si gracieusement rendu à notre invitation et pour toutes les bontés et les faveurs dont il n'a cessé de combler la société de géographie d'Anvers dès son origine, tant comme chef de l'administration communale qu'en sa qualité de président honoraire de la société. Nous devons — et je suis charmé de pouvoir le répéter ici — à Monsieur le bourgmestre toute notre reconnaissance pour la protection qu'il nous a invariablement accordée, et pour le zèle éclairé avec lequel il a constamment favorisé le développement des études scientifiques et nous a secondés dans nos efforts pour la vulgarisation d'une science si indispensable au progrès du commerce.

» Il vous sera, j'en suis convaincu, Messieurs, agréable de voir associer également à ce toast le nom de Monsieur le colonel Poplimont, commandant du 8me régiment d'infanterie, chef de la famille militaire que le capitaine Cambier vient d'illustrer d'une manière si éclatante, et que nous avons le grand plaisir de compter parmi nos convives ce soir.

» Ce n'est pas souvent, Messieurs, que nous avons en Belgique l'occasion de fêter un évènement si remarquable et sous des auspices aussi distingués.

» Il m'est donc particulièrement agréable de vous proposer le toast qui m'a été confié en cette circonstance.

» Je bois

» *A Monsieur le lieutenant-général Boucher, commandant de la 1re circonscription militaire,*
» *A Monsieur le bourgmestre d'Anvers,*
» *A Monsieur le colonel-commandant du 8me régiment d'infanterie.* »

Les applaudissements sont interrompus par M. le bourgmestre qui demande la parole et remercie dans une chaleureuse improvisation : « Je manquerais absolument à mon » devoir de premier magistrat d'Anvers, » dit-il, « si je cessais » d'encourager de la manière la plus énergique toutes les » œuvres qui tendent au progrès et particulièrement la so- » ciété de géographie, qui poursuit un but si utile dans une » grande cité commerciale et maritime. Elle peut compter » sur mon concours le plus dévoué !

« Je veux répondre à votre toast par un autre : *A l'ar- » mée*, gardienne de l'ordre et protectrice vaillante de notre » territoire, que je rencontre partout et toujours, lorsqu'il y » a œuvre utile à accomplir :

« *A l'armée belge!* »

M. le général de Witte répond en quelques mots pour remercier au nom de l'armée du toast si bienveillant de M. le bourgmestre d'Anvers et de l'accueil qui lui a été fait.

M. de Calejon, consul général d'Espagne, propose un toast à l'association internationale africaine et à son président.

« Messieurs !

» Le digne président de la société de géographie d'Anvers a eu la bonté de m'inviter à élever ici ma voix et, quoique cet honneur soit de beaucoup supérieur à mes forces, je ne puis le décliner, et j'accepte plein de reconnaissance.

» Si la symphatique nation belge n'est pas grande par son territoire, elle a voulu démontrer au monde entier, et elle y a réussi, qu'elle peut être grande par ses faits. Usant admirablement de la liberté, elle nous étonne par le progrès qu'a fait son industrie et par le développement extraordinaire de son commerce. Mais tout en persistant dans des voies si nobles, elle a aspiré à un honneur qui est le complément de tous ses efforts : guidée par un souverain digne en tous points de cette nation remarquable, elle a vu sortir de son sein très naturellement l'association internationale africaine, vraie croisade réalisée par des hommes pleins de savoir, de courage et d'abnégation ; mais croisade du XIXe siècle, toute d'humanité, de civilisation et de paix, qui ouvrira au monde ce richissime continent d'Afrique, finissant pour toujours avec la barbarie et rendant à la liberté des millions d'êtres humains dans un pays qui a toutes les conditions pour devenir un vrai paradis.

» Permettez, Messieurs, qu'en ma qualité de consul d'Espagne et comme le plus humble des membres de la société géographique de Madrid, je vous invite à porter avec moi un toast à l'Auguste Président de l'association internationale africaine, qui est sa plus digne personnification.

» *A S. M. le Roi des Belges !* »

Le président informe l'assemblée que le toast au Roi et au président de l'association internationale, ainsi que les applaudissements par lesquels ils ont été accueillis, seront portés à la connaissance de Sa Majesté. *(Applaudissements.)*

M. Génard, secrétaire général, rend hommage en ces termes aux travaux des sociétés de géographie :

« Messieurs,

» Il y a un an, dans mon *Rapport sur les travaux* de notre association, après avoir rendu un hommage mérité à la

société de géographie de Lisbonne pour le brillant accueil qu'elle avait fait à leur retour d'Afrique aux voyageurs Ivens, Brito Capello et Serpa Pinto, je disais :

» Puissions-nous Belges, voir aussi revenir un jour nos » voyageurs africains couronnés de succès et leur décerner » la palme méritée par des travaux accomplis au milieu des » privations et des souffrances, sous la grande inspiration » qui en ce moment pousse les nations aux pacifiques con- « quêtes de la science et de la civilisation. »

» Ce bonheur, Messieurs, nous est échu aujourd'hui : nous avons l'honneur d'acclamer à son retour dans sa patrie M. le capitaine Cambier, le chef de la première expédition belge et le fondateur de la station de Karéma.

» En voyant les liens intimes qui unissent les sociétés de géographie, permettez-moi, Messieurs, de boire à la prospérité de ces centres de travailleurs qui se sont imposé la tâche de soutenir les efforts des explorateurs et des voyageurs, ces nobles champions de la science que nous cultivons. Aux associations de Paris, de Londres, de Vienne, de Berlin, de St.-Pétersbourg, d'Amsterdam, à notre sœur de Bruxelles.

» Aux sociétés de Madrid et de Lisbonne, qui consacrent en ce moment leurs soins à l'organisation des deux congrès, dont, il y a deux ans, nous avons eu l'honneur de recevoir les membres; à la société de géographie d'Italie qui, dans quelques mois, ouvrira le troisième congrès international de géographie, assemblée scientifique dont nous avons eu l'honneur d'inaugurer la première session tenue dans nos murs ; à la société de New-York ; à celle de Rio-Janeiro placée sous le patronage de notre président d'honneur S. M. l'empereur du Brésil ; — à toutes enfin qui, comme nous, ont pour but de leurs études la connaissance de la terre que nous habitons.

» Puissent leurs efforts être constamment couronnés de succès et puissions-nous, qui marchons sur leurs traces, con-

tribuer à conserver à notre patrie le rang auquel a droit le pays de Mercator et d'Ortelius.

» *Aux sociétés de géographie !* »

M. le capitaine Cambier propose de boire à la société de géographie d'Anvers dont l'active coopération à l'œuvre africaine est acquise. C'est une grande joie pour les explorateurs de se voir ainsi vaillamment soutenus dans leurs travaux.

M. le général de Witte : « Je veux, Messieurs, boire à notre » président, qui a été l'âme de l'œuvre que nous voyons si » prospère, et dont le talent a si puissamment contribué à lui » acquérir un brillant renom. »

— « Je suis profondément touché, Messieurs, » répond le président, « de votre toast si cordial et des acclamations qui » l'ont accueilli, et je crains d'être presque ingrat en vous » répondant. Vous m'avez appris à oublier que j'étais enfant » de Bruxelles, chaque jour je me sens davantage Anversois » et désire sincèrement le rester. Si j'ai réussi, c'est grâce » au concours dont votre présence ici est la preuve. — Je suis » tout particulièrement touché de voir porter ce toast par » mon chef,... non Messieurs, par mon ami depuis un nombre » d'années que je ne veux pas compter..... Son toast me » rappelle tant d'heureux souvenirs !..... »

L'assemblée se sépare sur la promesse de M. Cambier de revenir bientôt à Anvers raconter, dans une réunion intime de géographes, les impressions qu'il a recueillies dans son grand voyage et faire connaître les résultats que le commerce peut en attendre.

Le toast au Roi fut transmis au général aide de camp de service près de Sa Majesté par M. le capitaine d'état-major

Thys, détaché près de M. le général adjudant-général et chef de la maison militaire du Roi, qui était présent au banquet. Il y fut répondu par la lettre suivante :

« Bruxelles, le 29 avril 1881.

» *A Monsieur le colonel Wauwermans,*
président de la société de géographie à Anvers.

» MON CHER COLONEL,

» J'ai mis sous les yeux du Roi le toast que m'a apporté hier, de votre part, M. le capitaine Thys.

» Sa Majesté s'est montrée très sensible à l'attention de M. le lieutenant général Boucher, et elle a appris avec grand plaisir que la société de géographie d'Anvers avait fait à M. le capitaine Cambier la réception chaleureuse qu'il mérite si bien.

» Veuillez recevoir, mon cher colonel, l'assurance de mes meilleurs sentiments.

» Général Bon GOFFINET
» *aide de camp du Roi, de service.* »

LES MOYENS

D'ÉTENDRE LES DÉBOUCHÉS DE LA BELGIQUE

DANS LES PAYS D'OUTRE-MER (1)

par M. G. DELCOURT

INGÉNIEUR EN CHEF DES CONSTRUCTIONS MARITIMES, ANCIEN LIEUTENANT DE VAISSEAU ET CONSEILLER DE LA SOCIÉTÉ.

Plusieurs contrées de l'Europe étaient jadis tributaires de notre industrie, mais elles sont devenues productrices à leur tour et nous font même concurrence sur notre propre marché. Il devient donc plus que jamais nécessaire de développer nos relations commerciales avec les autres parties du monde.

La recherche de nouveaux débouchés, dans les pays transatlantiques, est déjà une vieille question ; mais aussi longtemps que nos fabricants ont pu écouler facilement leurs produits en Europe, ils n'y ont pas attaché beaucoup d'importance.

(1) Ce travail a été rédigé en 1878 pour la commission instituée par l'arrêté royal du 3 novembre 1877, chargée d'étudier les moyens d'étendre l'emploi du fer par de nouvelles applications industrielles.

Il n'en est plus de même aujourd'hui ; la crise que nous traversons lui a donné une actualité dont témoignent les nombreux écrits publiés récemment sur cette matière.

La valeur de nos exportations directes vers l'Amérique, l'Asie et l'Afrique n'a pas dépassé le chiffre de 42 millions de francs, en 1876, tandis que le total de nos exportations en Europe, pendant la même année, s'est élevé à la somme énorme de 1021 millions.

Dans ce chiffre de 1021 millions, les quatre pays qui nous entourent figurent pour 915 millions, savoir : la France, 314, l'Allemagne, 244, l'Angleterre, 192 et la Hollande, 165.

Il reste donc, pour tous les autres pays de l'Europe, seulement 106 millions.

Pour peu qu'on réfléchisse sur le contraste que présentent ces chiffres, on demeure convaincu que la majorité de nos produits ne font que transiter par les quatre pays d'Europe, qui composent le premier groupe, et sont réexportés : la plus petite partie vers les autres pays de l'Europe et la plus grande vers les pays transatlantiques.

Dans un article remarquable du 15 janvier dernier que le *Précurseur* consacre à nos exportations directes, on estime à 50 % la valeur des produits belges transités par les quatre pays du premier groupe, soit 452 millions, et on évalue aux deux tiers de ce chiffre celle des produits belges expédiés dans les pays transatlantiques.

Il faudrait donc porter à 300 millions le chiffre de nos exportations indirectes vers les pays hors d'Europe. A notre avis, cette estimation est plutôt en-deçà de la vérité qu'au-delà. On sait, en effet, que nos produits sont répandus sur tout le globe par l'intermédiaire des grandes maisons d'exportation de Londres, Liverpool, Paris, le Havre, Marseille, Bordeaux, Rotterdam, Amsterdam, Brême et Hambourg.

Ainsi donc, tandis que nos exportations directes vers les pays transatlantiques ne s'élèvent qu'à 42 millions de francs, on peut estimer sans exagération à 300 millions la valeur

de nos exportations indirectes. Il en résulte que nos marchandises sont grevées de frais considérables et exposées à une moins value, résultant des transbordements et pertes de temps. Pour ne citer qu'un exemple, notre consul à Melbourne, négociant importateur lui-même, estimait à 20 % la casse de verres à vitre de provenance belge, via Londres, à 30 % la casse et les frais additionnels de transport pour l'article verreries et gobeleteries, à 40 % la casse des marbres travaillés, etc., etc. (1)

A part quelques expéditions par voiliers, les seuls produits belges qui sont exportés directement vers les pays d'outre-mer, sont ceux en destination des États-Unis, du Brésil, de la Plata et du Chili, contrées où nous avons des maisons belges et avec lesquelles nous entretenons, depuis huit à dix ans, des relations régulières, par steamers.

Ce manque de relations directes avec les pays transatlantiques est donc la principale cause qui arrête l'accroissement de nos débouchés. Cette situation est très préjudiciable à notre industrie et on l'a attribuée à diverses causes que nous allons examiner et discuter :

1° Pénurie de maisons d'exportation, à Anvers, ayant des succursales à l'étranger.

2° Anvers est un port de transit de premier ordre, mais l'ensemble de ses exportations en 1876 (1,518,875 tonneaux) ne s'élève qu'à la moitié des importations (2,690,315 tonneaux). D'où l'on conclut que la moitié des navires arrivant à Anvers doivent partir à vide, ou aller prendre du charbon, soit à Newcastle, soit à Cardiff, pour chargement de retour. Les frais que nécessitent ces opérations élèvent le taux du fret de sortie et, par suite, nous sommes placés dans des conditions inférieures aux autres grands ports importateurs, avec lesquels nous devons concourir ;

3° Manque de lignes postales régulières avec les ports transatlantiques ;

(1) Voir *Moniteur*, année 1872, page 3,644.

4° Peu d'importance de la marine marchande belge.

Nous allons examiner chacun de ces points :

1° Pénurie de maisons d'exportation, à Anvers.

La prospérité du port d'Anvers ne paraît pas dépendre, jusqu'à présent, de celle de notre industrie. Anvers est avant tout un port de transit, et son importance ne fait qu'augmenter chaque jour. Tandis que d'autres places, comme Brême et le Havre, ont vu leur navigation subir un temps d'arrêt, pendant les dernières années, à Anvers, tout au contraire, le mouvement des importations et exportations n'a fait que s'accroître.

On peut en conclure que les négociants anversois trouvent, dans le commerce de commission, des éléments de prospérité suffisants pour faire fortune. Si on ajoute à ces considérations qu'ils ont été souvent malheureux dans les envois de marchandises belges, faits pour leur propre compte, on comprend qu'ils s'en tiennent au rôle de commissionnaires, qui, sans risque aucun, leur donne un gain assuré.

Mais ce que les négociants d'Anvers ne se prêtent pas à faire, nos industriels peuvent l'entreprendre. Ils devraient s'associer entre eux pour placer leurs produits et les faire connaître jusqu'aux extrémités de l'Orient. Les mesures qui nous paraissent les plus propres à réaliser ce but, sont :

A. Formation de syndicats composés de huit à dix industriels, avec un administrateur-gérant. Ils enverraient, dans les pays d'outre-mer, un agent parfaitement au courant de la fabrication de chacun des intéressés et ayant pour mission de renseigner ceux-ci sur les besoins et les goûts des consommateurs, en ne négligeant aucune particularité : envoi des échantillons, indication du mode d'emballage, etc. Toutes les personnes qui ont quelque expérience des pays transatlantiques, savent que le fabricant ne doit pas chercher à faire mieux ou autrement que ce qu'on lui demande, mais qu'il doit se conformer strictement aux usages du pays, dût-il pour cela modifier son outillage ou ses métiers.

Ce commis-voyageur recevrait, de chaque industriel, une collection de ses produits ou des dessins ou albums pouvant en tenir lieu. Dans chaque place importante de la contrée, il entrerait en relation avec une maison de commerce à désigner par l'administration du syndicat. Cette maison, à son tour, le mettrait en rapport avec les clients qui seraient en situation de faire des commandes.

La maison de commerce prélèverait une commission à convenir, et elle serait responsable pour la solvabilité des clients qui auraient transmis des commandes au commis-voyageur, avec son consentement. Elle recevrait la marchandise, la remettrait aux clients, et toucherait le montant de la facture dont elle ferait parvenir l'import à l'administration du syndicat.

B. Créer à Anvers des agents ou fondés de pouvoir des syndicats, et qui auraient des dépôts de marchandises des divers industriels qu'ils représentent, et possédant en outre les instructions nécessaires pour traiter avec les négociants étrangers appelés dans notre pays pour leurs affaires.

Cette institution existe déjà dans diverses places, comme Hambourg et Paris, et elle est indiquée par la révolution qui s'est opérée dans les usages du commerce, par suite de la rapidité et de la commodité des communications.

Il y a quinze ans, il fallait quatre mois pour se rendre de Londres à Singapore; maintenant il ne faut plus que trente jours par le canal de Suez, et cette traversée s'accomplit dans des conditions de sécurité et de comfort qui en font presque un voyage d'agrément. Il en résulte que les grands marchés tendent à diminuer d'importance, et que les consommateurs et producteurs ne reculent plus devant un voyage transocéanique, les premiers, pour se fournir, en Europe, des fabricats demandés dans leur pays ; les seconds pour faire choix des matières premières dont leur industrie a besoin, dans les pays producteurs mêmes.

C'est ainsi que nous voyons actuellement des fabricants de Verviers se rendre à Buenos-Ayres pour aller y choisir leurs

laines. D'autre part aussi, beaucoup de négociants établis en Amérique et en Asie se rendent chaque année en Europe pour y acheter les produits manufacturés dont ils ont besoin. On traite beaucoup mieux les affaires dans une visite ou une heure de conversation que par une longue correspondance. (1)

L'essentiel pour le négociant d'outre-mer, c'est de ne pas perdre son temps et d'être vite et bien renseigné. A Hambourg, il y a quantité d'agents industriels, établis aux environs de la Bourse, et qui ont chez eux des assortiments d'échantillons des divers industriels qu'ils représentent. Ce sont, si l'on veut, des placeurs qui guettent le client dont l'arrivée leur a été souvent annoncée par leurs correspondants étrangers de New-York ou de Rio, quand ils ne le cherchent pas à bord du steamer qui l'a amené, ou à l'hôtel où il est descendu.

C'est un moyen analogue qui est employé par les nombreux industriels de l'Alsace et de la Lorraine, qui écoulent leurs produits dans les pays transatlantiques, par l'intermédiaire de fondés de pouvoir, établis à Paris, où ils ont des dépôts de marchandises et les instructions nécessaires pour pouvoir traiter. La même idée du syndicat recommandée pour faciliter le placement de nos produits dans les pays lointains, se représente donc ici, mais avec des rouages beaucoup plus simples et sans frais considérables pour les fabricants, puisque l'agent industriel, établi à Anvers, serait rémunéré à l'aide d'une commission prélevée sur les prix de vente.

L'écoulement de nos produits dépendra surtout du choix d'agents intelligents et actifs, chargés de renseigner nos fabricants et de nouer des relations avec les maisons de commerce établies à l'étranger, voire même à créer eux-mêmes, par la suite, des comptoirs. Des ingénieurs ou des personnes au courant de notre fabrication, familiarisés avec la langue anglaise et ayant déjà une certaine pratique des affaires, peuvent convenir pour cet emploi ; mais il y aurait

(1) Les Chinois et les Japonais commencent aussi à venir sur le marché de Londres, pour y faire leurs achats.

peut-être lieu aussi de pousser notre jeunesse commerciale dans cette voie, en complétant son instruction par une étude plus approfondie de nos diverses industries. Nous possédons, à Anvers, un institut supérieur de commerce, qui a fourni d'excellents sujets. Le gouvernement accorde des bourses de voyage aux jeunes gens qui s'y sont particulièrement distingués. Cette mesure est excellente ; mais pour qu'elle produisit tous ses effets, il faudrait que ceux qui en bénéficient fussent, au préalable, familiarisés avec nos moyens de production. Un an consacré à la visite de nos principaux établissements suffirait pour cela. Ce serait le complément pratique de leurs études théoriques. On pourrait même exiger d'eux qu'avant de profiter de leur bourse, ils soient employés pendant un an ou deux dans une maison d'exportation. Il n'y a pas de doute que, dans ces conditions, les bourses de voyage accordées à des jeunes gens ayant reçu une instruction commerciale complète, ne fournissent d'excellents résultats.

L'institut supérieur de commerce formerait ainsi des hommes aptes à nous représenter à l'étranger, soit comme agents commerciaux, soit comme consuls.

Comme ce sont presque toujours des jeunes gens sans fortune qui sont appelés à jouir des bourses de voyage, il faudrait que le gouvernement complétât ses libéralités, en les indemnisant des frais auxquels ils seraient astreints, en visitant les diverses usines du pays.

J'arrive à la seconde objection : Anvers, a-t-on dit, sera toujours, quant aux exportations directes, placé dans une position inférieure à celle des ports concurrents, par suite du manque de fret de sortie et du prix relativement élevé du charbon, produit qui constitue l'appoint du chargement, à la sortie, quand il n'en forme pas la totalité.

Cette objection n'est que spécieuse. En effet, il y a fret s'il y a aliment. Or, au point de vue des marchandises fabriquées, il y a peu de ports qui expédient plus de produits destinés aux pays transatlantiques, eu égard aux chargements

qu'il en reçoit, que le port d'Anvers. Seulement, ces marchandises n'arrivent aux colonies que par la voie du Havre, de Marseille, de Londres, de Liverpool, etc., et c'est en réalité notre navigation du petit cabotage et les chemins de fer qui en profitent.

Nous avons aussi un courant considérable d'émigration passant par Anvers.

Quant à l'aliment charbon qui vient combler le déficit à la sortie, nous sommes placés dans d'aussi bonnes conditions que les autres ports du continent, comme le Havre, Rotterdam, Brême et Hambourg, puisque le prix de la tonne de charbon embarquée dans ces ports est au moins aussi élevé qu'à Anvers. En admettant même que les charbons allemands parviennent à faire prime sur notre marché, Anvers pourra toujours, à tarif de chemin de fer égal, les exporter à un prix plus bas qu'on ne pourra le faire dans un des ports précités, car c'est son port qui est le moins éloigné du bassin de la Rühr. Il est bien vrai que les charbons belges ne pourront jamais soutenir la concurrence avec le charbon anglais, pris à Cardiff, Newcastle ou Sunderland, mais là n'est pas la question, puisque ces ports sont presque uniquement exportateurs de charbon ; ce ne sont pas de grands ports importateurs comme Londres et Liverpool, les seuls que nous ayons à considérer ici, comme faisant concurrence à Anvers pour le commerce général. Or, en nous plaçant à ce point de vue, et c'est le seul à envisager, nous ne sommes pas dans une position inférieure à ces grands ports de l'Angleterre, puisque la tonne de charbon, rendue à bord à Londres, revient au même prix qu'à Anvers.

Le commerce spécial du charbon est surtout fait par des voiliers qui vont le prendre dans les ports charbonniers de l'Angleterre, à un prix moindre que nous ne pouvons l'avoir à Anvers.

Quant aux navires qui sont affectés au commerce général, les voiliers tendent chaque jour à disparaître, pour faire

place à des steamers qui n'embarquent du charbon que pour faire appoint à leur chargement de sortie. Dans beaucoup de cas, ce charbon sert d'approvisionnement pour le voyage de retour, ou bien il est versé dans les dépôts de combustible que toutes les lignes à vapeur possèdent dans les ports transatlantiques. S'il arrive que le fret de sortie fait complètement défaut à Londres ou à Liverpool, alors les navires vont prendre un chargement de charbon, soit à Cardiff, soit à Newcastle, mais, dans ce cas, notre position n'est guère inférieure à celle de ces grands ports anglais, puisque le fret de Londres à Newcastle n'est pas beaucoup plus élevé que celui d'Anvers à Newcastle. Il faut d'ailleurs remarquer que, si nos installations pour l'embarquement du charbon, à Anvers, étaient aussi perfectionnées que dans les ports anglais, nos navires auraient tout avantage à embarquer du charbon à Anvers, ainsi que cela résulte des deux comptes simulés ci-après, l'un relatif à un voyage de long cours d'Anvers à Hong-Kong, l'autre à un voyage de cabotage d'Anvers à Santander.

COMPTE SIMULÉ POUR L'EXPORTATION DES CHARBONS.

---

1. Voyage de long cours. — Navires de 1000 tonnes.

Par Anvers :

	par tonne.
Coût des charbons mis à bord	fr. 16.—
Fret d'Anvers à Hong-Kong	50.—
Assurance 2 %	0.32
TOTAL	fr. 66.32

Par un port de l'Angleterre :

	par tonne.
Coût des charbons mis à bord à Newcastle	fr. 12.65
Fret d'Anvers par Newcastle à Hong-Kong	56.93
Assurance 2 %.	0.32
TOTAL	fr. 69.90

Soit une différence en faveur d'Anvers de fr. . . . 3.58

II. Voyage de cabotage. — Navire de 200 tonnes.

Par Anvers :

	par tonne.
Coût des charbons mis à bord	fr. 16.—
Fret d'Anvers à Santander . . .	10.—
Assurance 1 1/4 %.	0.20
TOTAL . . .	fr. 26.20

Par un port de l'Angleterre :

	par tonne.
Coût des charbons mis à bord à Newcastle	fr. 12.65
Fret d'Anvers par Newcastle à Santander.	15.18
Assurance 1 1/4 %	0.20
TOTAL . . .	fr. 28.03

Différence en faveur d'Anvers . . . fr. 1.83 (1).

Si donc on continue encore à envoyer nos navires dans les ports charbonniers de l'Angleterre, pour y prendre leur chargement de sortie, cela est dû, en partie, au manque d'installations convenables, ce qui est cause qu'on ne peut embarquer à Anvers que 200 tonnes par jour au maximum, tandis qu'il ne faut pas une heure pour prendre la même quantité à Newcastle. Cette différence est très importante, puisque chaque jour de planche représente, pour un navire de 2,000 tonneaux, une dépense de 1,200 francs.

La mise à bord du charbon, du wagon dans la cale, ne coûte presque rien à Newcastle, tandis qu'à Anvers on paye fr. 1.50 par tonne.

Cette dépense pourrait être facilement réduite à fr. 0.50 en améliorant nos procédés d'embarquement (2).

Mais il y a une autre raison pour laquelle nous sommes inférieurs aux Anglais. C'est que le charbon belge n'est pas apprécié sur les marchés de l'Asie et de l'Amérique, où il est presque inconnu. Les consommateurs étrangers n'ont confiance que dans le charbon de provenance anglaise, dont

(1) Ces comptes ont été dressés par un des principaux armateurs de la place d'Anvers. Ils sont imprimés dans une brochure publiée en 1872, traitant des installations maritimes de notre métropole. Bien que les frets soient actuellement beaucoup moins élevés, l'écart en faveur d'Anvers existe toujours.

(2) A Newcastle, l'embarquement coûte 2 pences la tonne, à Cardiff, 3 pences.

la qualité est constatée par un certificat délivré par l'amirauté anglaise.

Ce certificat indique le nom de la mine et donne l'analyse du combustible, ainsi que la manière dont il se comporte, tant au point de vue de la production de la vapeur que de la consommation des barres de foyer.

Tout navire charbonnier est muni d'une pièce de ce genre ; elle sert de guide à l'acheteur. Une mesure analogue pourrait être employée dans notre pays. Nous faisons depuis longtemps, à bord des malles-postes de l'État, des expériences sur les divers combustibles belges. Rien n'empêcherait de les rendre plus complètes, et l'administration pourrait délivrer aux intéressés un certificat pour tout charbon qui aurait été admis à l'adjudication, après essais satisfaisants.

C'est ici le lieu de dire un mot sur la qualité des charbons belges, au point de vue de l'exportation.

Eu égard au peu d'importance des usines à vapeur et des chemin de fer dans les colonies, les charbons qui y sont expédiés, sont destinés pour la plus grande partie aux steamers. La surface de chauffe des chaudières marines étant en général assez réduite, comparativement aux chaudières fixes, il s'ensuit qu'on recherche les qualités qui, tout en produisant le plus de vapeur sous le moindre volume, attaquent peu les barres de foyer. Le charbon doit aussi contenir peu de soufre, sinon il donne lieu à la combustion spontanée. On sait que les cas d'incendie à bord, occasionnés par le charbon, sont très fréquents. Nous avons fait, à bord des malles-postes, des essais de charbon belge très satisfaisants et plusieurs espèces peuvent rivaliser avec les meilleurs charbons du bassin de Newcastle. Toutefois, quand on interroge les négociants d'Anvers qui ont transporté du charbon belge dans les pays d'outre-mer, ils sont assez unanimes pour déclarer qu'ils ont essuyé des mécomptes sur cet article, et que les consommateurs étrangers le cotent plus bas que le charbon anglais. Cela est dû, semble-t-il, à ce qu'il ne supporte pas aussi bien les

transbordements et qu'il se réduit plus facilement en menu. Sa qualité aussi semble s'altérer davantage sous l'influence de l'atmosphère des tropiques. Bien qu'il ne faille pas ajouter une foi absolue à ces appréciations, il est cependant bon que nos exploitants de mine en tiennent compte, en faisant un choix judicieux des charbons destinés à l'exportation, car tel combustible peut être d'une qualité supérieure pour les usages domestiques ou l'industrie, sans pour cela être bon pour la marine. Les Anglais savent très bien faire cette différence et les veines qui conviennent le mieux pour l'exportation, sont parfaitement connues et classées (1).

L'usage de briquettes lavées pour la marine commence à se généraliser. C'est le combustible que nous employons de préférence sur les malles-postes de l'État. Il coûte moins cher et donne un rendement égal à celui des meilleures gailletteries belges. Il offre encore cet avantage qu'il résiste mieux aux manipulations et reste inaltérable à l'air. Enfin, il produit peu de fumée et n'attaque pas les barres de foyer. On commence à l'utiliser à Anvers, à bord de quelques steamers transatlantiques, et les mécaniciens anglais, qui étaient d'abord rebelles à son emploi, l'apprécient chaque jour davantage.

Les briquettes lavées et fabriquées avec les procédés les plus perfectionnés, nous paraissent appelées à remplacer avec succès le charbon pour l'exportation. N'offriraient-elles que cet avantage de rester compactes et inaltérables à l'air, il faudrait les préférer aux qualités de charbon qui forment trop de menu dans les soutes.

L'exportation du charbon est d'une importance capitale pour

(1) Consulter à ce sujet le rapport de la commission royale anglaise ; voir *Revue maritime*, octobre 1876. Elle conclut, en substance, que la combustion spontanée du charbon à bord, est produite : 1° par la chaleur développée dans l'oxydation des pyrites ; 2° par la condensation des gaz dans les pores du charbon, phénomène qui est toujours accompagné de chaleur. Le charbon friable et très divisé ne convient donc pas pour la marine.

notre navigation, et l'on ne saurait assez veiller à ce que ce produit arrive sur les marchés transatlantiques dans de bonnes conditions. C'est pour cette raison que nous ne croyons pas que l'on puisse l'embarquer en vrac, en le laissant tomber du pont du navire jusqu'à fond de cale, ainsi que cela se pratique à Newcastle. Mieux vaut le décharger du wagon dans des bacs pouvant contenir 1000 à 1200 kil. Ces bacs sont ensuite enlevés au moyen de grues à vapeur et descendus jusqu'à fond de cale où on les renverse. Par ce procédé, l'embarquement dure, il est vrai, plus de temps, mais le charbon arrive à destination à peu près dans le même état que lorsqu'il est sorti de wagon. La ville d'Anvers a établi une installation de ce genre au bassin du canal de la Campine et l'on a constaté en dernier lieu qu'on pouvait embarquer 20 tonnes par heure avec une seule grue, soit 40 tonnes si l'on embarque par deux écoutilles à la fois. Le système ne fonctionne pas encore parfaitement, mais il y a un progrès marqué sur les anciens errements. Le prix de la mise à bord est descendu à 70 centimes par tonne.

Passons à l'examen de la troisième objection.

Si l'industrie belge, a-t-on dit, ne parvient pas à se créer de nouveaux débouchés dans les pays transatlantiques, cela est dû, en grande partie, au manque de lignes directes et régulières avec ces contrées. C'est aussi notre opinion.

Toutes les personnes qui s'occupent d'affaires maritimes savent quelle immense influence les lignes postales, subsidiées par les divers gouvernements, ont exercé sur le développement du commerce transatlantique, aussi bien en Angleterre qu'en France. Les relations ont pris une telle importance que, pour beaucoup de ces services, l'apport des taxes sur les lettres et échantillons tient lieu aujourd'hui de subside.

C'est l'Angleterre qui, la première, est entrée dans cette voie. En subsidiant si largement les premières compagnies, elle n'a pas eu seulement en vue le service des postes, mais surtout les avantages indirects que pouvaient en recueillir le

commerce et l'industrie, au point de vue de la régularité et de la facilité des échanges.

De temps à autre, lorsque les affaires de la compagnie contractante permettaient d'accorder un dividende à ses actionnaires, le public criait bien au privilège, mais le gouvernement anglais ne s'est pas arrêté à ces réclamations qui ne supportent pas l'examen.

En effet, les compagnies transatlantiques sont tenues, en vertu de leur contrat, à un ensemble d'obligations et de conditions onéreuses, auxquelles n'est pas astreint un service de navigation libre, qui emploie ses navires au mieux de ses intérêts, d'après les fluctuations du fret, et qui n'est obligé ni à la régularité, ni à la vitesse, ni à aucune des charges qui pèsent sur la ligne subsidiée. En résumé, l'État paye à la compagnie une certaine somme pour un travail défini et réglementé pour le plus grand bien de la communauté. C'est parfaitement régulier.

Les heureux effets de la création des lignes subsidiées se sont également fait sentir en Belgique. Notre premier service entre Anvers, le Brésil et la Plata date de 1868. Avant cette époque, nous n'avions pas de relations directes par steamers avec les ports de l'Amérique du Sud, et la plupart de nos produits étaient expédiés par la voie de Liverpool, de Southampton ou du Havre, pour être exportés ensuite par les vapeurs appartenant aux compagnies subsidiées étrangères. Il a suffi de la création d'une ligne régulière entre Anvers et les pays cités pour que, presque aussitôt, des bateaux appartenant à des compagnies étrangères vinssent lui faire la concurrence et lui disputer l'aliment. Nous avons vu successivement apparaître, à Anvers, les navires de la compagnie Lamport et Holt, de Liverpool, les chargeurs réunis du Havre, le *Norddeutsche Lloyd* de Brême et la compagnie du Royal-Mail de Southampton (1). En ce moment,

(1) Depuis 1876, c'est la maison Lamport et Holt qui a obtenu la concession du service sur la Plata et le Brésil.

il y a six départs par mois, dont trois effectués par des lignes étrangères. De temps à autre, celles-ci crient aussi au privilège, mais on ne voit pas pour cela qu'elles renoncent à venir à Anvers, ce qu'elles ne faisaient pas à l'époque où il n'y avait pas de service belge patronné par l'État.

Depuis la création de cette ligne (1868), nos exportations directes vers la Plata et le Brésil se sont considérablement accrues ; non-seulement notre commerce de transit et d'importation en a profité, mais encore notre industrie, dont les produits sont chaque jour plus connus dans l'Amérique du Sud, et qui sont dégrevés aujourd'hui des frais de transport d'Anvers aux ports d'exportation, anglais ou français. En outre, par suite du développement du transit, le fret d'Anvers est devenu plus bas que celui des autres ports concurrents, vers les mêmes parages.

Ainsi, la moyenne des frets à la sortie pour Rio, en 1877, a été, pour les bateaux de la compagnie Lamport et Holt, à Anvers de $30^{sh},6$, à Liverpool de 40^{sh}, et au Havre de $49^{sh},6$.

Ces avantages seront rendus plus saisissants par un exemple. Prenons les frets ci-dessus comme base, et supposons le cas d'un industriel ayant contracté un marché de rails important pour Rio, ainsi que cela s'est présenté récemment. Bien que les rails soient expédiés, le plus souvent, par voiliers, il se rencontre aussi qu'on les envoie par steamers, s'il s'agit d'une fourniture dont la date de livraison est fatale, sous peine de fortes amendes. Si nous n'avions pas une ligne régulière sur Rio, ces rails prendraient, comme jadis, la voie de Liverpool. Prenons les prix du jour. Le fret d'Anvers à Liverpool étant de 10^{sh}, et les frais dans ce dernier port étant d'au moins 5^{sh} la tonne, nous avons une première majoration de 15^{sh}, soit donc en tout 55^{sh} pour le prix du fret d'Anvers par la voie de Liverpool, au lieu de $30^{sh},6$ par Anvers, direct. Cet écart de 24^{sh} constitue donc un bénéfice de fr. 30.62 par tonne pour l'industriel belge, ou environ 20 % de la valeur de la tonne de rails, prise à l'usine.

Ce qui est vrai pour la ligne de la Plata et du Brésil, l'est également pour la ligne de New-York et de Philadelphie, bien que nos exportations directes vers ces parages aient subi le contre-coup des mesures fiscales décrétées par le gouvernement des États-Unis, en vue de protéger son industrie nationale.

Ces premiers succès devraient nous encourager à créer de nouvelles lignes vers l'Australie, la Chine et le Japon. Il n'y a pas de doute qu'un service de navigation régulier, direct et rapide vers ces contrées, placé sous le contrôle du gouvernement, exercerait la plus heureuse influence sur le développement de nos débouchés. La quantité de produits belges, envoyés actuellement vers l'extrême Orient, est considérable, mais presque tous sont exportés des ports anglais. Il est impossible d'en faire une évaluation, mais on peut s'en faire une idée, en supputant le nombre de tonneaux de marchandises embarquées chaque semaine à Anvers, en destination de Londres, et dont la moitié seulement, au dire de négociants en position de bien connaître ce qui se passe dans les ports anglais, est consommée en Angleterre. Presque tout le reste s'en va en Australie, dans l'Inde, en Chine et au Japon.

Il y a actuellement dix bateaux par semaine qui partent d'Anvers pour Londres et Harwich. Comme ces navires chargent en moyenne 500 tonneaux, on peut estimer à 2,500 tonneaux par semaine la quantité de marchandises transitant par Anvers et destinées à l'Asie et à l'Australie. La majeure partie de ces 2,500 tonneaux est composée de produits belges.

L'aliment est donc plus que suffisant pour assurer le succès d'une ligne de bateaux à vapeur vers les ports de l'extrême Orient. Sans doute, il faudra quelque temps pour détourner le trafic de sa voie actuelle, mais déjà des négociants étrangers, établis à Anvers, sont entrés en relation avec des maisons d'exportation anglaises et ont pris les devants. C'est ainsi que dix-sept navires à voiles ont été affrétés à Anvers, l'année dernière, en destination des ports de Shangaï, Hong-Kong,

Yokohama et Yago. Ces bâtiments avaient un chargement moyen de 1,500 tonneaux de marchandises, dont 75 % étaient composés de produits belges, consistant surtout en fer, verres à vitre, papier etc.

Afin de favoriser les débuts de ces lignes, on pourrait opérer comme il a été fait pour la ligne du Brésil, c'est-à-dire que les steamers auraient la faculté de prendre d'abord charge à Londres, jusqu'à concurrence de la place à réserver pour les marchandises engagées à Anvers (1).

Pour diminuer la part d'intervention de l'État, on pourrait se borner à un service de moyenne vitesse à raison de 9 nœuds à l'heure, ainsi que cela a lieu pour la ligne du Brésil. Cette base paraît suffisante, eu égard à la nature de nos exportations qui sont, en majeure partie, composées de marchandises pondéreuses.

La vitesse est d'ailleurs, de tous les éléments qui entrent dans les frais d'exploitation d'un service de navigation à vapeur, celui qui coûte le plus cher.

Pour fixer les idées, supposons qu'on veuille établir un service régulier entre Anvers et Yokohama, en suivant le même itinéraire que la compagnie péninsulaire et orientale. La distance totale étant d'environ 10,700 milles (2), nous trouvons que, pour une vitesse moyenne de 9 nœuds et des navires de 3,500 tonneaux de jauge, le nombre de jours sous vapeur devrait être de 49 et la consommation de charbon par jour de 30 tonnes, soit donc une consommation totale par traversée de 1,470 tonnes, ce qui, au prix moyen de 50 francs, donne une dépense de 73,500 francs par traversée, ou de 1,764,000 francs par an, en supposant un seul départ par mois. Si on voulait avoir

(1) Mieux vaudrait encore les faire partir directement d'Anvers, avec relâche au Havre ou à Londres.

(2) Anvers à Lisbonne, 952 milles ; Suez, 1,487 ; Aden, 1,308 ; principauté de Galles, 2,155 ; Singapore, 1,504 ; Hong-Kong, 1.440 ; Shangaï, 800 ; Yokohama, 1,035. — Distance totale : 10,681 milles.

une vitesse réglementaire de 10 nœuds, qui est celle de la compagnie péninsulaire, la durée de la traversée serait raccourcie de cinq jours, mais la dépense de charbon s'élèverait à 2,178,000 francs, et donnerait ainsi une dépense annuelle en plus de 414,000 francs. Si l'on tient compte aussi de l'augmentation de poids mort et du prix plus élevé de la machine, on aboutit à cette conclusion que cette augmentation de vitesse d'un nœud donnerait lieu à un surcroît de dépense annuelle de plus d'un demi-million.

Il vaudrait donc mieux, croyons-nous, s'en tenir à une vitesse moyenne, afin de limiter le subside à un chiffre modéré. Il serait aussi préférable, à notre avis, d'échelonner les primes, en accordant une somme plus forte pendant les premières années de l'exploitation, afin de permettre à la compagnie de lutter avec succès contre les lignes concurrentes étrangères, qui ne manqueront pas de venir lui disputer l'aliment à Anvers, afin d'étouffer l'entreprise avant qu'elle ait pu prendre racine, ainsi que nous l'avons déjà vu, lors de la création de la compagnie du Brésil et de la Plata.

Nous arrivons à la dernière cause invoquée pour expliquer le peu de développement de nos relations directes avec les pays d'outre-mer : *le peu d'importance de notre marine marchande.*

Sans contester que les armements nationaux ne contribuent puissamment à augmenter la richesse publique, à favoriser les relations et à accroître le courant commercial avec les pays transatlantiques, on ne peut cependant s'empêcher de reconnaître que cette quasi-absence de notre pavillon dans tous les ports de l'Asie, de l'Australie et des deux Amériques n'a pas empêché la navigation du port d'Anvers de prendre en quelques années un accroissement prodigieux et hors de toute proportion avec ce que nous voyons dans les grands ports du continent, qui nous font concurrence.

Il est vrai de dire que la navigation du petit cabotage y

est deux fois et demie aussi importante que celle du grand cabotage et du long cours réunis [1].

Quelques chiffres nous feront mieux comprendre. Le mouvement des importations et exportations maritimes du port d'Anvers était, en 1860, de 500,000 tonnes de marchandises (tonne de 1000 kil.) et en 1874 de 2,000,000 de tonnes, c'est-à-dire qu'il a quadruplé pendant les quatorze dernières années.

Si nous comparons les mouvements de tonnage des navires entrés dans les principaux ports concurrents à Anvers, voici ce que nous trouvons pour la période 1863 à 1873 d'après M. Behr :

	1863.	1873.
	tonnes.	tonnes.
Anvers	609,724	2,031,399
Liverpool	4,809,778	6,574,742
Le Havre	896,167	1,454,559
Hambourg . . .	1,082,736	1,887,057

On peut donc conclure de ces données que le peu d'importance des armements belges n'a pas empêché le mouvement maritime du port d'Anvers de s'accroître dans des proportions bien plus grandes que dans les ports précités, qui sont cependant favorisés par une marine nationale considérable. En fait, le port d'Anvers avait, il y a dix ans, le mouvement maritime le moins important de tous les grands ports du continent, et il occupe actuellement le premier rang.

Tâchons d'expliquer ce fait.

(1) Le tonnage et le nombre de navires à vapeur, entrés en 1875 au port d'Anvers, a été :

	navires.	tonneaux.
Petit cabotage . . .	1,951	1,121,867
Grand cabotage. . .	172	239,079
Longs cours	130	205,997
	2,253	1,566,943

Trois choses sont nécessaires pour obtenir un grand développement maritime :

L'aliment, le capital et l'outil.

L'Angleterre seule possède ces trois éléments réunis. Elle a l'aliment en abondance ; c'est le fret à l'entrée, assuré par l'importance de ses marchés ; c'est le fret à la sortie que lui donnent ses produits manufacturés, son charbon et l'émigration. Quant à son capital, il est immense, et c'est ce qui fait qu'elle a pu transformer, aussi rapidement, son matériel naval, au fur et à mesure des progrès dans la construction. Quant à l'outil : ce sont ses ports dont plusieurs sont excellents, ses navires qu'elle peut construire à meilleur marché que n'importe quelle autre nation, depuis la substitution du fer au bois dans la coque, et l'introduction de la navigation à vapeur.

D'autres contrées n'ont ni marchés, ni capitaux ou ne les possèdent que dans une minime proportion et ont cependant l'outil en abondance. Ce sont les pays peu favorisés par le climat, le sol ou la situation géographique, mais qui ont un grand développement de côtes et une population robuste et sobre, habituée aux privations par nécessité. Ces pays-là ont non seulement une très grande marine, mais fournissent encore des marins aux navires des autres nations (1). L'exemple le plus frappant, à cet égard, est la Norwège, qui, quoique n'ayant que deux millions d'habitants, possède la plus grande marine marchande de l'Europe après l'Angleterre. Elle est double de celle de la France.

Nous donnons ci-dessous, à titre de renseignement statistique très intéressant, le relevé des navires à voiles et à vapeur (navires de mer seulement) de toutes les marines du monde pour 1877-1878, tel qu'il a été publié par le bureau *Veritas*.

(1) La moitié des équipages de la marine anglaise est composée des riverains de la Baltique et de la mer du Nord.

NAVIRES A VOILES.

Pavillons.	Navires.	Tonnage brut.
Anglais	17,765	5,526,930
Américain (États-Unis)	6,307	2,146,731
Norwégien	4,135	1,352,949
Italien	4,402	1,296,985
Allemand	3,140	875,844
Français	3,300	666,767
Espagnol	2,744	550,533
Grec	2,024	419,478
Russe	1,802	417,973
Suédois	1,941	402,248
Néerlandais	1,258	366,284
Autrichien	652	253,730
Danois	1,203	182,870
Américain du Sud	355	129,901
Portugais	441	106,215
Turc	300	50,101
Asiatique	56	21,079
Américain du centre	57	18,546
Belge	25	13,053
Afrique (Libéria)	5	913
	51,912	14,799,130

NAVIRES A VAPEUR.

Pavillons.	Navires.	Tonnage brut.
Anglais	3,133	3,283,910
Américain du Nord	542	674,036
Français	272	319,179
Allemand	220	259,785
Espagnol	224	176,310
Néerlandais	110	112,879
Russe	145	105,040
Italien	110	95,309
Suédois	210	87,287
Autrichien	74	83,545
Danois	96	61,671
Norwégien	122	54,604
Américain du Sud	82	58,649
Belge	25	35,461
Turc et égyptien	33	30,467
Asiatique	22	29,314
Portugais	26	22,480
Américain du centre	13	10,152
Grec	12	7,621
	5,471	5,507,699

On voit par ce tableau que la marine marchande belge est très peu importante. Elle est classée avec les marines des petites républiques de l'Amérique centrale et de Libéria (Afrique). Elle se compose en tout de 50 navires à voiles et à vapeur, jaugeant ensemble 48,514 tonneaux, tandis que la Norwège possède 4,257 navires, jaugeant 1,407,553 tonneaux.

Ce qui précède prouve donc qu'un pays comme la Norwège peut avoir une grande marine marchande et cependant n'avoir qu'une importance très minime comme importations et exportations, tandis que la Belgique, qui n'a pas de marine nationale, possède cependant un mouvement maritime considérable qui ne fait qu'augmenter, et son commerce général atteint le chiffre prodigieux de 4,643 millions, alors que celui de la France, pays dont le sol est très riche et qui renferme 36 millions d'habitants, n'arrive qu'à 7,520 millions.

On peut donc considérer les navires de ces marines du Nord comme les rouliers de la mer, qui vont partout où il y a moyen d'avoir du fret et, en fait, un navire norwégien ou allemand peut aussi bien servir à transporter nos produits qu'un navire belge et on lui donnera la préférence, s'il peut le faire à un fret plus bas. Or, les navires du Nord naviguent avec un équipage moins nombreux, à tonnage égal, que les navires belges. La paye des officiers et matelots est moindre, leur nourriture aussi coûte moins. En résumé, les frais d'armement de ces navires sont notablement moins considérables que les nôtres et, comme la navigation est entièrement libre en Belgique, on peut en conclure qu'une des causes du dépérissement de notre marine réside dans la concurrence que nous font les marins du Nord. Il faut encore y ajouter que nous avons perdu la tradition des entreprises maritimes, vers lesquelles nos capitaux ne sont plus attirés. Enfin, nous avons peu de côtes et, il faut bien le dire, peu de goût pour les choses de la mer. Le métier de marin est rude et peu recherché parce qu'il n'est pas assez rémunérateur, eu égard aux privations qu'il comporte.

La marine de l'État était jadis une pépinière de matelots pour la marine marchande. C'était aussi une école de discipline et de devoir. Sous ce rapport, et sans compter les autres services qu'elle pouvait nous rendre, sa suppression a été un fait regrettable.

Pour obvier autant que possible à l'insuffisance de nos équipages, nous croyons devoir recommander deux mesures :

1° Donner une plus grande extension à notre école actuelle de mousses ;

2° Exiger que tout mécanicien de mer soit possesseur d'un diplôme de capacité et d'un certificat de bonne conduite, comme cela a lieu en Angleterre. On demande des garanties aux capitaines de navire, pourquoi ne pas en exiger aussi d'agents appelés à diriger les machines et dont la responsabilité n'est pas moindre que celle des officiers du bord ?

Afin de faciliter la formation des mécaniciens de mer, on pourrait embarquer à bord des malles-poste, entre Douvres et Ostende, un certain nombre d'hommes de métier, justifiant d'une instruction primaire. Ils participeraient aux cours de mathématiques élémentaires et de dessin industriel, que l'on donne à nos ouvriers. Après deux ans de navigation, ils seraient appelés à passer le même examen que celui requis par le *Board of trade,* pour l'obtention du diplôme de second mécanicien. C'est, du reste, la marche suivie pour les agents qui sont appelés à diriger les machines des bateaux de l'État. On ne ferait donc qu'étendre la mesure existante aux apprentis mécaniciens volontaires, désireux de naviguer pour le commerce.

Parmi les mesures qui peuvent contribuer à relever notre marine marchande, il faut citer une bonne loi sur les hypothèques maritimes et la réforme de notre règle de jaugeage. La première vient d'être votée par la Chambre, et la seconde ne tardera pas non plus à être promulguée, car notre gouvernement s'est rallié à la méthode de mesurage Moorsom, adoptée par toutes les nations de l'Europe, à la

suite de la conférence internationale pour le tonnage qui a eu lieu en 1873, à Constantinople.

Le peu d'importance de notre marine nationale ne doit pas nous empêcher d'avoir confiance dans la possibilité de créer de nouvelles relations directes avec les pays transatlantiques. Ce qui fait notre supériorité, c'est notre situation géographique qui nous a placés sur la route du grand courant commercial de l'Europe continentale vers les pays transatlantiques. C'est notre port, qui n'a pas d'égal sur le continent pour la grande navigation, et qui, après l'achèvement de nos installations, offrira les mêmes facilités d'accostage et d'outillage que les meilleurs ports anglais. C'est enfin notre puissance industrielle qui alimente déjà, pour une notable partie, les marchés d'outre-mer. Ces diverses causes qui doivent assurer à notre port une prépondérance de plus en plus marquée dans l'avenir, sont parfaitement appréciées par les négociants anglais et américains. Ce sont leurs capitaux et leurs navires qui ont servi à créer les deux lignes régulières que nous possédons, l'une vers l'Amérique du Nord et l'autre vers les ports de l'Amérique du Sud. Ils n'y ont pas été engagés par l'appât d'un grand subside, car les primes de régularité qu'on accorde aux compagnies ne constituent qu'un faible appoint au fret, eu égard aux dépenses d'exploitation que comportent des services maritimes de cette importance et qui se chiffrent chaque année par millions. Non, on peut dire que ce qui a pu décider les directeurs de ces lignes à venir à Anvers, c'est la connaissance approfondie des ressources de notre position privilégiée et, ce qui le prouve, c'est qu'ils ont souscrit à la condition de mettre leurs navires sous pavillon belge.

Il faut donc résolûment marcher dans cette voie qui nous a si bien réussi et favoriser, au moyen de subsides, la création de nouvelles lignes vers l'Australie, la Chine et le Japon. Puisque nous sommes impuissants à les créer nous-mêmes, faute d'expérience, de capital et de personnel, qu'on accueille au besoin les offres de maisons anglaises connaissant à fond

tous les éléments du trafic transatlantique. Un subside, accordé dans de pareilles conditions, n'est qu'un petit sacrifice, comparativement aux avantages que notre industrie et notre commerce peuvent en retirer. (1)

L'établissement de ces lignes de navigation exercera, en outre, la plus heureuse influence sur nos armements. Les agents étrangers qui s'établiront à Anvers feront souche. Leur esprit pratique et leur caractère entreprenant s'infuseront insensiblement dans nos mœurs. Ce sera aussi un aliment pour notre marine, car, avec le temps, les navires de la compagnie finiront par prendre Anvers pour port d'armement, et, peu à peu, leurs équipages deviendront belges.

Pour nous résumer, nous disons donc que les mesures qui nous paraissent les plus propres à procurer à notre industrie de nouveaux débouchés avec les pays d'outre-mer, sont de deux sortes : les unes peuvent être d'un effet presque immédiat, les autres ne pourront être réalisées qu'avec le temps, par une réforme de nos mœurs et de notre éducation. Les premières consistent dans le développement de nos relations directes :

(1) Il résulte de données officielles, (voir le rapport de M. Labèche au sénat français, le 16 décembre 1880), que le gouvernement français considère comme très avantageux le chiffre de 32 fr. par lieue marine parcourue à payer aux *Messageries maritimes* pour la future ligne de l'Australie et de la Nouvelle-Calédonie. Le subside alloué à la ligne sud l'Indo-Chine est de $ 38.75 par lieue marine, en vertu d'un contrat qui date de 1875.

L'Angleterre alloue en moyenne à ses services postaux une somme de $ 33.77, par lieue marine parcourue.

En Belgique, l'ensemble des avantages pécuniers dont les concessionnaires ont joui en 1879, représente par lieue marine parcourue :

$ 2.99 pour le service sur le Brésil et la Plata ;

$ 4.59 pour le service sur l'Amérique du Nord.

Ces chiffres se passent de commentaires. Ils prouvent que les subventions que nous avons accordées jusqu'à ce jour en Belgique ont été très modérées.

(Note de M. Delcourt.)

a. Création de nouvelles lignes subsidiées avec l'Australie, l'Inde, la Chine et le Japon.

b. Favoriser l'exportation du charbon qui forme l'appoint au chargement de sortie, au moyen de la réduction du tarif d'exportation par chemin de fer, par l'amélioration de nos canaux, et, enfin, par le perfectionnement des procédés d'embarquement du combustible.

c. Constitution de syndicats industriels, afin de couvrir les frais d'envoi d'agents explorateurs, chargés de placer nos produits dans les divers ports transatlantiques, avec le concours des maisons de confiance y établies.

d. Établissement de bureaux d'échantillons et de renseignements à Anvers.

e. Création de nouvelles bourses de voyage, accordées à de jeunes commis-négociants désireux de se fixer à l'étranger, possédant un diplôme de capacité commerciale, et ayant fait une étude pratique de nos produits dans les principaux établissements industriels du pays.

f. Les mesures précédentes ayant produit un bon résultat, ce sera alors le moment de créer des comptoirs belges et de nous affranchir de la tutelle des maisons de commission étrangères. Ils se formeront tout naturellement, après l'établissement des relations directes, la connaissance de la place et de tous les éléments relatifs à la vente. Lorsque la confiance sera venue, les capitaux ne manqueront pas pour favoriser la création de ces comptoirs qui pourront très bien n'être que des succursales des maisons d'exportation établies en Belgique.

Quant aux moyens dont l'action ne se fera sentir qu'après une ou deux générations, il n'y a qu'une seule méthode. Il faut suivre l'exemple des Allemands et des Suisses qui envoient leurs enfants dans tous les pays du monde pour y apprendre le négoce, étudier le pays et nouer des relations avec la mère-patrie. Ce sont là les véritables pionniers du commerce. On sait qu'Anvers doit, en grande partie, sa

prospérité actuelle aux Allemands. On sait aussi que les rares maisons belges d'exportation, ayant des succursales en Amérique, n'ont été créées que par des moyens semblables.

Aussi longtemps donc que nos négociants et industriels ne décideront pas leurs fils à voyager et à s'établir au loin, on ne peut pas s'attendre à une grande extension de nos débouchés, car les maisons anglaises ou allemandes ne donneront la préférence à nos produits que si elles y trouvent un avantage marqué, souvent même elles les déprécieront. D'ailleurs, la connaissance même de nos fabricats leur fera défaut, si nous n'avons pas de nationaux pour les faire valoir.

Notre jeune génération doit donc se décider à rompre avec ses habitudes casanières et cesser d'aspirer uniquement aux carrières libérales, déjà si encombrées, et à l'obtention d'emplois dans les administrations publiques. Comme corollaire à ce desideratum, il est indispensable de compléter notre enseignement professionnel par l'étude des sciences commerciales, au nombre desquelles nous rangeons, en première ligne, la géographie. Rien n'empêche d'annexer à nos établissements d'instruction moyenne une section commerciale et industrielle. On peut s'inspirer en cette matière de notre institut supérieur de commerce, seul établissement de ce genre en Belgique.

LA

COLONIE DE VICTORIA.[1]

Précis historique.

(*Document adressé au gouvernement belge par* M. Gust. Beckx, *consul général de Belgique à Melbourne et communiqué à la société par M. le ministre des affaires étrangères*).

On peut dire qu'antérieurement à 1851, la partie du continent australien qui forme aujourd'hui la province connue sous le nom de Victoria n'a pas d'histoire à elle.

Depuis 1835, époque où cette partie de l'Australie émerge pour ainsi dire du néant, jusqu'au 1r juillet 1851, elle faisait partie de la Nouvelle-Galles du Sud sous la dénomination de Port Philippe, par laquelle elle est encore souvent désignée aujourd'hui.

(1) Voyez T. V, p. 386.

C'est le 19 avril 1770 que les côtes de Victoria furent reconnues pour la première fois, à un endroit appelé aujourd'hui cap Everard, et c'est au capitaine Cook, commandant l'*Endeavour*, que revient cet honneur.

Le 3 décembre 1797, le docteur Bass, chirurgien à bord du navire anglais la *Reliance*, partit de Sydney dans une baleinière pour un voyage de découverte. Il était accompagné de six matelots, et emportait avec lui des vivres pour six semaines.

Durant la plus grande partie du voyage, il longea la côte sud-est du continent australien et en étudia attentivement la nature et l'aspect. Le 19 janvier 1798; il découvrait Twofold Bay, doublait le cap Howe (où commence le territoire actuel de Victoria) dans la journée du 20, et le même soir débarquait à l'entrée d'une lagune située à un mille au nord de Ram Head, à peu de distance du point où la côte fut entrevue pour la première fois par le capitaine Cook.

L'aventureux Bass continua à longer la côte vers l'ouest, jusqu'à l'échancrure qui est aujourd'hui Western Port par 145° de longitude est.

Là, Bass reconnut que la Tasmanie n'était pas rattachée au continent australien comme on l'avait supposé jusqu'alors, mais que cette île déjà appelée terre van Diemen, en était séparée par un passage qui prit dès lors le nom de détroit de Bass. Le 24 février suivant, l'expédition rentrait saine et sauve à Sydney.

Bass fut probablement le premier blanc qui foula le sol de Victoria.

En 1800, le lieutenant James Grant, monté sur une corvette de 60 tonneaux, quitta l'Angleterre dans le but d'examiner et d'explorer la côte méridionale de la Nouvelle-Hollande.

Parti de Portsmouth le 17 mars, il toucha la côte australienne le 3 décembre suivant, à l'endroit appelé cap Northumberland (aujourd'hui cap Bridgewater) entre le 141me et le 142me degré de longitude.

Poursuivant sa route, il découvrit et dénomma plusieurs autres points, y compris le cap Otway, et le 16 décembre, entrait à Port Jackson (Sydney) après avoir traversé le détroit de Bass, entreprise qui jusqu'alors n'avait été tentée par aucun navigateur venant de l'ouest.

La corvette du lieutenant Grant était la *Lady Nelson* avec laquelle il entreprit bientôt sa première expédition. Durant ce voyage, Grant se borna à longer la côte depuis Western Port jusqu'au promontoire de Wilson, distance d'un degré et demi environ. Le 14 mai 1801, il rentrait à Sydney.

Grant raconte que, dans le cours de cette expédition, il débarqua à Western Port Bay dans un îlot où, s'il faut en croire son récit, il cultiva un petit coin de terre avec une pelle à charbon, le seul instrument aratoire qu'il eût sous la main. Toujours est-il que quelques mois plus tard, le lieutenant Murray, son successeur dans le commandant de la *Lady Nelson,* recueillit en cet endroit du maïs et quelques légumes.

Le 12 novembre 1801, Murray quittait Port Jackson pour une nouvelle exploration dont les résultats furent autrement importants. Suivant le registre du bord que la persévérance de M. Labillière est parvenue à tirer de l'oubli où il dormait depuis si longtemps, la baie de Port Philippe fut découverte le 5 janvier 1802, mais le mauvais temps ne permit pas d'y pénétrer.

Avant de tenter d'y lancer une seconde fois son navire, Murray envoya une embarcation sous le commandement de M. Bowen, son premier contre-maître, pour reconnaître l'entrée de la baie. Cette entreprise fut couronnée de succès et le 1r ou le 2 février Bowen pénétrait dans la baie.

Quelques jours plus tard, la *Lady Nelson* remettait à la voile et le 15 février elle enfilait le passage étroit qui est en quelque sorte la porte de ce « havre magnifique » selon l'expression de Murray.

Tout d'abord, on le baptisa port du Roi, mais cette déno-

mination fut changée peu après en celle de Port Philippe, en l'honneur du capitaine Philippe, le premier gouverneur de la Nouvelle-Galles du Sud.

Nos explorateurs passèrent quelques jours à examiner la côte dont ils prirent possession au nom de Sa Majesté Georges III le 9 mars 1802, en hissant les couleurs d'Angleterre et d'Irlande, au milieu d'une décharge de mousqueterie et d'artillerie. Quittant la place le 12, Murray rentrait à Port Jackson le 24 du même mois.

Entretemps, le 18 juillet 1801, le capitaine Mathieu Flinders était parti de Spithead avec ordre d'étudier plus complètement les côtes de la Nouvelle-Hollande. Le 6 décembre suivant il arrivait au cap Leeuwin, pointe extrême de la côte sud-ouest de l'Australie, à bord de l'*Investigator*. A partir de cet endroit, il continua à longer la côte jusqu'au 141me degré de longitude est, limite occidentale de Victoria, qu'il atteignit le 18 avril 1802. Neuf jours après, le 27 du même mois, il pénétrait à son tour dans la baie de Port Philippe, dont l'immense étendue ne lui causa pas peu de surprise.

Son intention première était de naviguer autour de la baie, mais il abandonna ce projet et se contenta d'explorer la côte en canot ; puis, le 3 mai, il fit voile vers Sydney et y entra le 9 suivant. Par une coïncidence remarquable, le fameux John Franklin faisait partie de cette expédition en qualité d'enseigne.

Durant la même année, M. Grimes, intendant général des terres de la couronne dans la Nouvelle-Galles du Sud, fut envoyé à Port Philippe avec ordre de croiser dans la baie. Il partit à bord du *Cumberland*, petit navire de 29 tonneaux appartenant à la colonie, et commandé par Charles Robbins, lieutenant du *Buffalo*, de la marine royale. Le lieutenant Robbins était porteur de dépêches ayant pour but d'éloigner le commodore Baudin. On savait en effet que ce dernier se trouvait dans ces parages avec les deux vaisseaux le *Géo-*

graphe et le *Naturaliste,* et il était soupçonné de vouloir tenter l'annexion de l'Australie du Sud à la France.

Le *Cumberland* quitta Sydney le 23 novembre et, le 8 décembre suivant, rencontrait le commodore Baudin à Sea Elephant Bay, sur la côte est de l'île du Roi, où Robbins lui délivra les dépêches dont il était porteur ; puis il continua sa route vers Port Philippe, qu'il atteignit le 20 janvier 1803.

Pendant de longues années, on ignora les détails de l'exploration de Grimes, dont M. J.-J. Shillinglaw a retrouvé tout récemment le journal dans les archives du secrétariat colonial de Sydney.

Du récit de James Flemming, rédacteur de ce journal, il conste que Grimes et ses gens explorèrent presque complètement les côtes de Port Philippe et s'avancèrent même dans l'intérieur des terres. Le 2 février 1803, ils remontaient le fleuve Yarra, et, détail curieux, l'expédition déjeuna un jour sur le mont Batman qui aujourd'hui a disparu pour faire place à une station du chemin de fer, à Melbourne. Grimes et ses gens peuvent donc revendiquer l'honneur d'avoir été les premiers blancs qui ont foulé le sol sur lequel s'élève la capitale de Victoria. Le 7 février, l'expédition s'avança sur la rivière, jusqu'à l'endroit où se trouve actuellement Studley Park, une distance de 15 milles environ.

Alors comme aujourd'hui, la rivière était connue sous le nom de Yarra-Yarra que lui ont donné les aborigènes et qui signifie coulant toujours. La première fois qu'il en parle, M. Flemming l'appelle la grande rivière.

Le rapport conclut en ces termes :

« J'estime que la rivière d'eau douce (Yarra-Yarra) est
» l'endroit le plus favorable à un établissement. Sur diffé-
» rents points de son cours se trouvent de bonnes terres,
» mais elles manquent de bois et d'eau. Ce pays renferme
» d'abondants et d'excellents pâturages, mais il est peu boisé
» et les arbres qu'il produit sont généralement rabougris et
» peu élevés. »

Le 27 février, l'expédition doublait les pointes de Port Philippe, et le 7 mars suivant jetait de nouveau l'ancre dans la baie de Sydney.

Cependant, l'Angleterre se résolut à tenter à Port Philippe ce qui lui avait si bien réussi à Botany-Bay et en 1803 le lieutenant-colonel Collins qui, en qualité d'auditeur militaire, avait accompagné le capitaine Philippe lors de son expédition dans la Nouvelle-Galles du Sud, partit de l'Angleterre à bord du *Calcutta*, vaisseau de 1200 tonneaux et 50 canons, emmenant avec lui la barque *Océan* de 481 tonneaux, une petite force armée et un parti de condamnés.

Le personnel de l'expédition comprenait 396 membres savoir :

9	officiers de marine
15	employés
2	tambours
39	soldats
5	femmes de soldats
1	enfant de soldat
307	forçats
17	femmes de forçats et
1	enfant
396	

Le 7 octobre, on fut en vue de la côte, et le 11 on débarqua au sud de la baie près de l'endroit appelé aujourd'hui Sorrento. Mais Collins n'y séjourna pas longtemps. Au bout de trois mois, ne trouvant pas d'eau et considérant, suivant sa propre expression, la contrée comme tout à fait stérile et inhospitalière, il ne tarda pas à faire voile vers la Tasmanie, séduit sans doute par les récits exagérés qu'on lui avait faits sur la beauté et la fertilité de cette île.

Il est aujourd'hui hors de doute que dès l'abord Collins avait une préférence marquée pour la Tasmanie et l'on possède des lettres qui démontrent à l'évidence qu'avant son départ de Londres, il avait déjà l'intention bien arrêtée de s'établir dans ce pays.

FLARE

UNIVERSITY OF FLORIDA
3 1262 09310 1987

TABLE DES MATIÈRES.

FLARE

Séance extraordinaire du 27 avril 1881. . . . page 5
Les moyens d'étendre les débouchés de la Belgique dans les pays d'outre-mer, par M. DELCOURT, conseiller de la société. . . . . » 40
La colonie de Victoria, précis historique. (Document adressé au gouvernement belge par M. GUST. BECKX, consul général de Belgique à Melbourne et communiqué à la société par M. le ministre des affaires étrangères). . . . . » 67

Le *Bulletin* est distribué gratuitement aux membres effectifs, adhérents, protecteurs et honoraires. Il est délivré aux membres correspondants qui en font la demande au prix de 5 francs le volume. (*Art. 6 du Règlement.*)
Le prix de souscription pour les personnes etrangères à la société est de douze francs par volume.

Il ne reste que quelques exemplaires du *Bulletin* de la première année. Le prix en est fixé pour les membres à fr. 15.—; pour les personnes etrangères à la société à fr. 20.—. Les volumes des années suivantes peuvent s'acquérir au prix de fr. 10.—.

Tableau des jours des séances pour l'année 1881.

Pendant l'année 1881, les séances auront lieu régulièrement à l'hôtel-de-ville d'Anvers, le mercredi qui suit le 2e dimanche du mois, à 8 ½ heures du soir.

Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.
12	16	16	13	11	15	13	17	14	12	16	14

Tous les membres de la société peuvent assister à ces séances.

(Art. 10 des STATUTS.)